Semarang merupakan kota pelabuhan yang berkembang terutama sejak abad XVIII, setelah dikuasai Belanda. Seiring dengan berjalannya waktu, Semarang menjadi pelabuhan vital terbesar ke-2 pada medio abad XIX dan ke-3 pada abad XX. Hal ini menyebabkan kota pelabuhan Semarang semakin berkembang dan memiliki populasi yang padat. Pemerintah kolonial kemudian melakukan penataan kota pelabuhan Semarang yang melibatkan banyak tangan, terutama dari pihak kolonial, pribumi (Jawa) serta etnis lainya. Sudah barang tentu, heterogenitas masyarakat di sekitar pelabuhan juga menjadi kendala pemerintah kolonial dalam mengimplementasikan pengembangan kota pelabuhan. Kondisi tersebut juga berpengaruh pada aspek kehidupan sosial budaya masyarakat di kota pelabuhan Semarang. Hal tersebut diulas mendalam menggunakan metode sejarah, sehingga penelitian ini merupakan penelitian kualitatif yang menjelaskan hubungan sebab-akibat. Kuasa pemerintah kolonial memunculkan kebijakan terkait pengembangan pelabuhan kemudian menjadikan Semarang sebagai kota pelabuhan dengan penduduk yang heterogen dan padat. Oleh karena itu, heterogenitas dan kepadatan penduduk berimplikasi pada perubahan tata kota dan kehidupan sosial budaya, karena singgungan lintas etnis. Muncul patologi sosial terkait perdagangan manusia, penyelundupan senjata dan opium. Selain itu, muncul karya budaya baru, seperti dalam seni musik jawa (gending Cinonagih) sebagai bentuk akulturasi etnis Jawa-dan Tionghoa, serta tradisi Dugderan dengan Warak Ngendok sebagai akulturasi multietnis di kota pelabuhan Semarang.

Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan

ISBN 978-979-8971-99-0

KOTA PELABUHAN SEMARANG DALAM KUASA KOLONIAL: IMPLIKASI SOSIAL BUDAYA KEBIJAKAN MARITIM, TAHUN 1800AN-1940AN

KOTA PELABUHAN SEMARANG DALAM KUASA KOLONIAL:

IMPLIKASI SOSIAL BUDAYA KEBIJAKAN MARITIM, TAHUN 1800AN-1940AN

Dwi Ratna Nurhajarini
Indra Fibiona
Suwarno

Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan

KOTA PELABUHAN SEMARANG DALAM KUASA KOLONIAL: IMPLIKASI SOSIAL BUDAYA KEBIJAKAN MARITIM, TAHUN 1800AN-1940AN

Oleh :

Dwi Ratna Nurhajarini
Indra Fibiona
Suwarno

KOTA PELABUHAN SEMARANG DALAM KUASA KOLONIAL: IMPLIKASI SOSIAL BUDAYA KEBIJAKAN MARITIM, TAHUN 1800AN-1940AN

Dwi Ratna Nurhajarini
Indra Fibiona
Suwarno

Desain sampul :
Penata Teks :

Diterbitkan pertama kali Oleh Balai Pelestarian Nilai Budaya (BPNB) Yogyakarta
Jl. Brigjend katamso 139 Yogyakarta
Telp: (0274) 373241, 379308 Fax : (0274) 381355

Perpustakaan Nasional: Katalog dalam Terbitan (KDT)

Dwi Ratna Nurhajarini, dkk

Kota Pelabuhan Semarang Dalam Kuasa Kolonial: Implikasi Sosial Budaya Kebijakan Maritim, Tahun 1800an-1940an

Dwi Ratna Nurhajarini, dkk

xii + 170 hlm; 15,5 cm x 23 cm
1. Judul 1. Penulis

ISBN :

KATA PENGANTAR

Assalamu'alaikum Wr. Wb.

Puji syukur kami panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Kuasa karena atas ridho Nya, Balai Pelestarian Nilai Budaya Daerah Istimewa Yogyakarta dapat menerbitkan hasil penelitian tahun 2019. Penerbitan buku ini melibatkan banyak pihak, sejak dari proses penelitian hingga sampai ke tangan pembaca. Oleh karena itu, kami ucapkan terima kasih kepada para penulis, para kontributor yang membantu dalam penelitian, juga pencetakan, hingga buku ini berhasil terbit dan sampai ditangan para pembaca yang budiman.

Buku *Kota Pelabuhan Semarang Dalam Kuasa Kolonial: Implikasi Sosial Budaya Kebijakan Maritim, Tahun 1800an-1940an* menjelaskan tentang pengembangan Kota Pelabuhan Semarang masa kolonial, kondisi geografis dan Ekologis serta mengetahui dampak dari pelaksanaan kebijakan tersebut bagi kehidupan sosial budaya masyarakat di Semarang. Kajian semacam ini diperlukan karena mampu menyumbangkan bahan bacaan tentang kota pelabuhan, sekaligus menempatkannya dalam perspektif sejarah dan budaya.

Akhirnya dengan terbitnya buku ini diharapkan bisa menambah wawasan terutama yang berkaitan dengan nilai-nilai sejarah. Namun demikian ada pepatah "tiada gading yang tak retak", penerbitan buku inipun jauh dari sempurna. Oleh karena itu masukan, saran guna penyempurnaan buku ini

sangat diharapkan.Terbitnya buku ini semoga bisa memberikan manfaat bagi siapapun yang membacanya.

Selamat membaca.

Yogyakarta, Desember 2019
Kepala,

Dwi Ratna Nurhajarini

DAFTAR ISI

DAFTAR GAMBAR

DAFTAR TABEL

BAB I
PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Indonesia merupakan salah satu negara kepulauan terbesar di dunia. Berdasarkan perhitungan resmi, kepulauan di Indonesia terdiri dari 18.108 pulau, yang terbentang di antara pulau pegunungan Breueh di barat dan Pulau Sibir kecil di Teluk Humboldt (Teluk Yos Sudarso) di Timur, dan antara Miangas di utara dan Dana di Selatan (Cribb, Ford (ed.) 2009: 1). Pulau-pulau di Indonesia memiliki ukuran yang beragam dan laut sebagai jembatan penghubung, bukan sebagai pemisah. Garis terluar yang mengelilingi Indonesia, 70 % dari kawasan itu adalah laut (Anomim, 2015: 143). Dengan kondisi geografis tersebut maka kebutuhan akan transportasi laut menjadi sebuah kebutuhan yang utama. Transportasi Laut (Angkutan Laut) adalah sub bidang kelautan yang meliputi kegiatan pengangkutan barang maupun penumpang dengan menggunakan kapal laut yang beroperasi di dalam (domestik) dan ke luar wilayah Indonesia (internasional).

Indonesia dalam beberapa tahun terakhir giat melakukan pembenahan dalam bidang transportasi baik, di laut (Tol Laut) maupun di darat. Program tersebut secara langsung maupun tidak langsung terkait dengan usaha peningkatan pelayanan transportasi umum yang diberikan untuk kelancaran arus perpindahan barang dan juga manusia. Hal itu karena transportasi merupakan salah satu sektor yang sangat penting di perkotaan maupun perdesaan, karena berkaitan dengan adanya kebutuhan mobilitas penduduk.

Menelisik sejarah di Indonesia setelah VOC jatuh, dan pemerintahan di oleh Pemerintah kolonial Hindia Belanda,

pemerintahan yang baru menerapkan aturan baru untuk kegiatan kegiatannya di wilayah Hindia Belanda. Kegiatan tersebut mencakup bidang politik pemerintahan, ekonomi, hukum, pelayaran, perdagangan dan dan lainnya. Pemerintah kolonial memiliki kekuatan untuk membuat hukum dan kebijakan di negara jajahan. Salah satu sector yang menjadi sumber eksploitasi kolonial adalah bidang produksi. Hasil produksi tentunya memerlukan sarana dan prasarana yang memadai agar bisa dimanfaatkan. Oleh karena itu salah satu aspek yang kemudian juga diurus adalah bidang transportasi atau pengangkutan. Pada masa VOC pengangkutan ini diurus oleh negara, kemudian pemerintah kolonial menerapkan sistem tender. Dampak dari sistem tender ini adalah meningkatnya jumlah perusahaan *shipping* swasta seperti *Stoomvaart Maatschappij Nederlands* (SMN) yang berdiri tahun 1870 dan *Rotterdamsche Lloyd* (RL) yang berdiri tahun 1873, kedua perusahaan ini dimiliki oleh pengusaha Belanda (Mulya, 80). J.Forbes Munro (dikutip dari Mulya, 2013: 81) menyebutkan bahwa perubahan kebijakan ini membawa kepada sebuah pengertian baru bahwa *shipping* merupakan sebuah hubungan antara ekonomi dan politik, antara bisnis dan pemerintah, antara perusahaan laut dan imperium laut.

Kebijakan ekonomi Belanda sejak Tanam Paksa memerlukan moda transportasi yang dapat mengangkut hasil bumi di tanah jajahan ke negara induk. Kegiatan ekonomi yang bertambah pesat semenjak liberasisasi dengan masuknya modal swasta ke Hindia Belanda memicu munculnya kebutuhan transportasi yang lebih efisien. Di masa ini Hindia Belanda tidak hanya menjadi daerah produsen tetapi juga sebagai tempat untuk memasarkan hasil indistri yang bahan mentahnya didapat dari Hindia Belnda.

Abad XIX menjadi termin waktu yang melahirkan teknologi baru yakni ditemukannya mesin uap. Penemuan mesin baru tersebut dalam perkembagannya mewarnai moda transportasi laut. Kapal yang tadinya berbasis pada kekuatan angin dan

musim kemudian beralih ke kekuatan tenaga uap. Teknik pelayaran mengalami perubahan yang signifikan pada abad XIX Lapian (2009: 2) menyebutkan bahwa periode tersebut terjadi proses perluasan kekuatan kolonial di bidang maritim di Hindia Belanda dan di lain pihak terdesaknya pelayaran bumiputera.

Beberapa kebijakan terkait Tanam Paksa hingga liberasisasi dengan masuknya modal swasta ke Hindia Belanda mengubah "wajah" kota pelabuhan di bawah kuasa Belanda. Salah satu kota pelabuhan yang mendapat dampak dari kebijakan tersebut adalah Semarang. Semarang sebagai kota pelabuhan dapat berkembang pesat juga karena pemerintah kolonial meningkatkan kinerja kota Pelabuhan secara signifikan untuk mengakomodasi kebijakan –kebijakan tersebut. Hal ini secara tidak langsung menjadi motivasi ekonomi yang memajukan perkembangan kota pelabuhan. Berkenaan dengan pengembangan kota pelabuhan, menjadi jelas bahwa sikap kosmopolitan, keragaman sosial dan budaya dan pragmatis. Kota pelabuhan menjadi penting terutama berkaitan dengan hubungan internasional dan koneksi perdagangan. Hal tersebut membentuk citra perkotaan pelabuhan. Kota pelabuhan (seperti halnya Semarang) ditandai oleh keragaman etnis. Sejumlah migran asing dari berbagai etnis memberikan dampak besar pada perkembangan karakter kota. Keberagaman tersebut juga menyebabkan pengelompokkan komunitas berdasarkan etnis, sehingga menyebabkan timbulnya segregasi permukiman.

Penelitian ini dilakukan untuk mengkaji fenomena sosial budaya terkait pengembangan kota pelabuhan Semarang. Walaupun begitu, tentu tidak mengesampingkan aspek lainnya tentang masalah kemaritiman yang terkait langsung maupun tidak langsung dengan transportasi darat dan laut, komoditas muatan kapal yang banyak di produksi dari darat, dan juga ekologi masyarakat pesisir yang ikut terkena dampak dari pengembangan kota pelabuhan. Kondisi ini tentunya berpengaruh terhadap aspek sosial budaya masyarakat terutama di kota pelabuhan Semarang.

B. Permasalahan

Pengalaman sejarah Indonesia menunjukkan bahwa hidup dan kehidupan bangsa ini mempunyai hubungan dengan kebijakan politik dan ekonomi yang dijalankan oleh negara. Kehadiran pemerintah kolonial dengan berbagai kebijakan politik telah turut memberi warna terhadap berbagai aspek maritim di negara kepulauan Indonesia (Asnan, 2007: 12), antara lain dalam bidang kepelabuhanan tata kota dan aspek lainnya. Kebijakan tersebut tentunya juga berlaku untuk Pulau Jawa (termasuk Semarang) yang menurut Trisulistiyono (tt.: 365) menyatu dalam jaringan yang mencakup kegiatan pelayaran dan ekonomi.

Berdasarkan uraian dari latar belakang, permasalahan utama yang diangkat dalam penelitian ini adalah bagaimana implikasi kebijakan pengembangan kota Pelabuhan masa kolonial terhadap kehidupan sosial budaya masyarakat di Pesisir Laut Jawa khususnya di Semarang? Agar dapat dianalisis secara holistik, pertanyaan tersebut kemudian diturunkan menjadi beberapa pertanyaan sebagai berikut.

1. Bagaimana kondisi geografis dan ekologis kota Pelabuhan Semarang pada masa kolonial?
2. Apa dampak dari kebijakan terkait pengembangan pelabuhan, manajemen pelabuhan dan transportasi pelabuhan tersebut terhadap kehidupan sosial budaya masyarakat?

C. Tujuan

Setiap penelitian yang dilakukan pasti mempunyai sasaran atau tujuan yang ingin dicapai. Tujuan akademis yang ingin dicapai dalam penelitian ini antara lain sebagai berikut.

1. Menjelaskan pengembangan kota Pelabuhan Semarang masa kolonial

2. Menguraikan tentang kondisi geografis dan Ekologis Semarang pada masa kolonial.
3. Mengetahui dampak dari pelaksanaan kebijakan tersebut bagi kehidupan sosial budaya masyarakat di Semarang.

D. Manfaat

Penelitian diharapkan memiliki manfaat untuk berbagai pihak, yakni masyarakat pesisir Laut Jawa, Balai Pelestarian Nilai Budaya Yogyakarta dan dunia akademik. Manfaat yang bisa dirasakan antara lain sebagai berikut.

1. Sebagai sarana diseminasi dan edukasi kepada masyarakat khususnya di pesisir Laut Jawa tentang dinamika sejarah kota Pelabuhan Semarang.
2. Semakin dikenalnya sejarah dan warisan kebudayaan pesisir Laut Jawa secara luas, diharapkan mampu mengakselerasi pariwisata khususnya tentang sosial budaya masyarakat pesisisr sehingga berdampak positif pada perekonomian masyarakat sekitar.
3. Sebagai premis acuan serta rumusan kebijakan terkait dengan pelestarian nilai sejarah dan warisan budaya, di daerah pesisir dengan koridor yang lebih besar (nasional).

E. Tinjauan Pustaka

Sebuah penelitian tentunya berangkat dari tinjauan literatur sebagai titik mula dari kajian. Tinjauan literatur ditujukan untuk menempatkan pengkajian yang sedang dilakukan terhadap kajian kajian terdahulu agar penelitian ini dapat dipertanggungjawabkan originalitasnya Selain itu menjelaskan hubungan kajian yang dilakukan dengan kajian yang lain dengan beberapa pertimbangan. Tinjauan literatur juga ditujukan untuk mengidentifikasi cara baru atau celah temuan baru berdasarkan penelitian sebelumnya. Selain itu menyelesaikan jawaban atas

konflik di antara studi sebelumnya, serta mencegah duplikasi atau plagiasi (Fink, 2005).

Adapun tinjauan literatur dalam penelitian ini antara lain penelitian Gerrit Knaap yang dituangkan dalam artikel berjudul "Steamers, Freighting Contracts and Dock-Harbors: Reflections on the History of the Java Sea, 1830– 1930" artikel tersebut diterbitkan dalam jurnal Itinerario, Volume 30 / 01, Maret 2006. Artikel tersebut berisi tentang sejarah sosial masyarakat maritim di Jawa, tahun 1830-1930. Artikel tersebut menjelaskan tentang dampak penggunaan teknologi mesin uap pada transportasi air, Kontrak Pengangkutan, serta perkembangan sosial, ekonomi, dan budaya masyarakat yang bekerja di Dermaga-Pelabuhan (Knaap, 2006: 39-58). Knaap lebih banyak menyoroti kehidupan sosial-ekonomi dan budaya masyarakat maritim di Batavia. Namun demikian, kondisi tersebut juga merefleksikan keadaan pelabuhan di wilayah Jawa lainnya, termasuk Jawa Tengah dan Jawa timur. Dengan demikian, penelitian ini dapat melengkapi penelitian yang dilakukan oleh Knaap terutama dalam mengungkap implikasi sosial budaya yang terjadi pada perkembangan industri maritim khususna di wilayah Jawa Tengah.

Tinjauan Literatur berikutnya yaitu hasil karya Agustinus Supriyono yang telah dipublikasikan dalam bentuk buku yang berjudul "Buruh Pelabuhan Semarang: Pemogokan –pemogokan yang terjadi pada masa kolonial, revolusi dan republic 1900-1965". Penelitian tersebut menguak tentang difersivikasi pekerjaan yang berkaitan dengan transportasi maritim dan penunjangnya, serta pergerakan buruh yang bekerja pada bidang tersebut (Supriyono, 2007). Karya Supriyono tersebut relevan dengan kajian ini, terutama dalam hal implikasi kebijakan pelabuhan terhadap diversifikasi buruh. Selain itu, dampak sosial dan budaya dapat digali lebih dalam melalui hasil karya tersebut, sehingga implikasi kebijakan kolonial bisa dijelaskan secara holistic.

Penelitian tentang kebijakan maritim telah dilakukan oleh Lyllyana Mulya yang membahas tentang *Kebijakan Maritim di Indonesia Masa Kolonial dan Pasca Kolonial* menarik untuk sebuah pemahaman tentang dunia maritim di Indonesia. Menurut Lillyana Mulya (2013: 20) berbagai aspek kemaritiman seperti *shipping*, industri kapal maupun wawasan bahari memiliki posisi yang rendah di mata masyarakat dan pemerintah. Keterlambatan perkembangan industri maritim Indonesia disebabkan oleh kegagalan pemerintah dalam meregulasi *shipping* sehingga tidak dapat memicu pertumbuhan industri. Para pemimpin Indonesia disebutkan oleh Mulya (2013:204) belum berhasil menjadikan *shipping* sebagai basis ekonomi ekonomi yang menandakan bahwa Indonesia belum cukup memiliki karakter maritim nasional sesuai konsep Mahan. Mulya tidak dengan tiba-tiba membuat kesimpulan seperti itu, namun dengan dasar latar historis yang panjang, sejak kerajaan-kerajaan di Nusantara memakai lautan sebagai basis ekonomi kerajaan. Dilanjutkan dengan analisis yang jeli pada masa VOC yang dilanjutkan masa pemerintahan Hindia Belanda, hingga pada masa republik. Paparan Mulya menarik untuk didalami lebih jauh tentang dunia maritim dengan mengambil lokus yang lebih spesifik yakni Surabaya dan fokus kepada pelabuhan. Topik ini belum banyak disinggung oleh Mulya. Pada kajian tersebut tidak dijelaskan secara holistik mengenai implikasi sosial-budaya dari kebijakan tersebut terutama di Jawa Tengah. Dengan demikian, penelitian ini hadir untuk melengkapi penjelasan mengenai implikasi sosial budaya dari kebijakan kemaritiman khususnya yang terdapat di Jawa tengah.

Tinjauan Literatur lainnya yaitu penelitian yang dilakukan oleh Amarjit Kaur yang diterbitkan dalam buku berjudul *Wage Labour in Southeast Asia since 1840*: *Globalisation, the International Division of Labour and Labour Transformations*. Penelitian tersebut menganalisis tentang perburuhan di wilayah Asia Tenggara, terutama dalam industri maritim,

khususnya pelabuhan (Kaur. 2004). Penelitian tersebut tentunya memiliki relevansi dengan penelitian ini, mengingat kebijakan kemaritiman berkaitan dengan perkembangan pelabuhan dan pertumbuhan buruh di dalamnya. Hal ini juga berimplikasi pada perkembangan sosial-budaya masyarakat di sekitarnya. Literatur tersebut digunakan untuk merekonstruksi bagaimana implikasi perkembangan pelabuhan terhadap perkembangan sosial budaya masyarakat di sekitarnya.

Penelitian lain sebagai tinjauan literatur yaitu penelitian J.S. Furnivall yang diterbitkan dalam bentuk buku berjudul *Colonial Policy And Practice: a Comparative Study of Burma and Netherlands India* (Furnivall, 1948). Penelitian tersebut menjelaskan tentang komparasi kebijakan kolonial Belanda terutama yang berkaitan dengan eksplitasi wilayah kolonial untuk kepastian ekonomi. Kebijakan tersebut juga berpengaruh pada sektor maritim terutama dalam hal pengiriman produk hasil eksploitasi menuju pasar global. Dengan demikian, tulisan tersebut memiliki relevansi terkait perkembangan industri maritim dan implikasi sosial budaya bagi masyarakat. Hal tersebut menjadi data dukung untuk menganalisis data-data dalam penelitian ini.

Pelayaran dan perdagangan menjadi kajian dari Anthony Reid dalam buku yang berjudul *Asia Tenggara dalam Kurun Niaga 1450-1680 Jilid 1: Tanah di Bawah Angin.* Menurut Reid (2011) pada abad XV –XVII Asia Tenggara menjadi terkenal di dalam dunia perniagaan internasional berkat kekayaan alam yang menghasilkan produk komoditas dunia. Dalam abad tersebut aktivitas maritim Nusantara terintegrasi dalam jaringan pelayaran Asia Tenggara. Aktivitas niaga melalui jalur laut menjadi penopang perekonomian masyarakat di Asia Tenggara selama abad XV hingga XVII.

Jaringan Laut Jawa tulisan Singgih Tri Sulistiyono dengan batasan temporal tahun 1870 – 1970 menjadi rujukan penting dalam studi ini. Buku tersebut disusun dengan menggunakan sumber primer yang cukup komprehensif. Singgih Tri

Sulistiyono melacak pasung surut perkembangan jaringan Laut Jawa dalam kaitannya dengan pelayaran dan perdagangan antardaerah. Selama berabad-abad jaringan Laut Jawa telah dibangun oleh masyarakat Jawa, Madura, Banjar, Buton, Bugis, Melayu dan orang – orang Asia. Jaringan yang telah terbangun tersebut mengalami guncangan tatkala terjadi serangkaian penaklukan di beberapa daerah. Pemerintah Hindia Belanda dengan politik kepentingannya melakukan reviitalisasi dan pengaturan kembali jaringan laut tersebut untuk memenuhi tuntutan-tuntukan kapitalisme global. Lebih lanjut disebutkan oleh Singgih Tri Sulistiyono bahwa Laut Jawa telah diposisiskan sebagai bagian jaringan kapitalisme global di bidang pelayaran dan perdagangan (Singgih Tri Sulistiyono, t.t.: 365).

Tinjauan pustaka lainnya yaitu berkaitan dengan perkembangan perkotaan dengan perkampungan yang membentuk ekologi dan dinamika sosial masyarakat khususnya di pulau Jawa. Buku tersebut berjudul "Cars, conduits, and kampongs: the modernization of the Indonesian city, 1920-1960" yang dieditori oleh F. Colombijn dan J. Cote. Beberapa bagian dalam buku tersebut membahas mengenai perkembangan kota pelabuhan seperti Semarang, Batavia dan Surabaya. Perkembangan kota-kota pelabuhan yang dijelaskan dalam buku tersebut dapat digunakan sebagai perbandingan untuk mengetahui secara holistik terutama berkaitan dengan perkembangan kota pelabuhan Semarang. Dinamika sosial yang dijelaskan dalam buku tersebut juga relevan untuk menganalisis lebih dalam terkait perkembangan sosial budaya masyarakat perkampungan di kota pelabuhan khususnya Semarang (Colombijn dan Cote, 2015).

F. Kerangka Konseptual

Sebuah penelitian tentunya memiliki kerangka konseptual yang menjadi dasar penelitian dilakukan. kerangka konseptual berpengaruh dalam membuat sistematika sehingga

mengerucutkan peneliti dalam mengumpulkan bukti yang digunakan guna menganalisis dan menjawab pertanyaan penelitian. Hal tersebut memastikan untuk menJawab pertanyaan penelitian sejelas mungkin dengan data yang relevan mencakup menentukan jenis data yang diperlukan, menguji teori atau menggambarkan fenomena secara akurat (David dan Sutton. 2004). Adapun perangkat dalam kerangka konseptual antara lain sebagai berikut.

Laut Jawa dalam Bingkai Geografi

Laut oleh para ahli maritim dimaksudkan untuk mengubah pemahaman lama yang menyebutkanbahwa Indonesia adalah kumpulan pulau yang terpisah oleh laut, dengan pemahaman baru yaitu laut yang mewadahi kumpulan pulau. Pergeseran arti konsep tersebut kemudian mengubahpengertian lebih kepada penguasaan kelautan sehingga aspek-aspekpendukung harus lebih diutamakan untuk menopang kekuatan maritim. Laut Jawa yang dimaksud dalam penelitian ini adalah batasan geografis dan masih dipersempit lagi dengan geografis Jawa Tengah (khususnya Semarang). Namun demikian untuk melhat aktivitas yang ada di Laut Jawa maka mengacu pada iterminologi dari Singgih Tri Sulistiyono dalam disertasinya yang mengartikan Jaringan Laut Jawa sebagai sebuah jaringan pelayaran dan perdagangan yang saling menghubungkan. Laut sejak masa kerajaan kerajaan di Nusantara menjadi area yang menghubungkan antardaerah. Oleh karena keberadaan laut terkait dengan perekonomian, perdagangan, teknologi transportasi yang memiliki implikasi terhadap kehidupan sosial budaya masyarakat. Pengelolaan maupun kebijakan laut Untuk melihat Laut Jawa dalam kuasa kolonial meminjam istilah dari Singgih Tri Sulistiyono (t.t: 366), pemerintah kolonial melakukan kebijakan yang bertumpu pada dua point yakni orientasi keluar (*oudward looking orientation)* dan orientasi ke dalam (*inward looking orientation)*. Orienatasi keluar menempatkan Laut Jawa dalam jaringan ekonomi global dan oreintasi ke dalam untuk

proses kristalisasi internal koloni Belanda sehingga Belanda dapat mengeksploitasi koloni dengan lebih solid.

Salah satu kebijakan kolonial yang berkaitan dengan pengelolaan laut adalah tentang penataan pelabuhan (modernisasi pelabuhan) Kebijakan modernisasi tersebut membawa pengaruh yang cukup signifikan bagi masyarakat (Widodo, 2005:2). Lebih lanjut pemerintah kolonial menerapkan kebijakan klasifikasi pelabuhan, dan salah satu yang terkena dampak dari kebijakan itu adalah Pelabuhan Pekalongan. Jumlah kapal dan perahu yang berlabuh di Pelabuhan Pekalongan mengalami kemunduran sehingga pemasukan dari kegiatan di pelabuhan menjadi menurun. Pelabuhan Pekalongan bersama dengan pelabuhan Tegal dan Cirebon berada di bawah binaan Pelabuhan Semarang (Widodo, 2005: 4).

Sosial Budaya

Sosial budaya dalam hal ini merujuk pada populasi manusia yang dilihat dalam konteks ekologisnya, sebagai salah satu dari banyak subsistem dari sistem ekologis yang lebih besar. Masyarakat merupakan gabungan individu yang saling tergantung satu sama lain (Elwell, 2013: 239-245). Oleh karena itu, dibutuhkan pendekatan dalam prespektif sosial budaya, yaitu pendekatan yang digunakan untuk menggambarkan kesadaran tentang keadaan di sekitar masyarakat dan bagaimana perilaku mereka dipengaruhi secara khusus oleh beberapa faktor (Higgins, Ruble, dan Hartup, 1985: 94-113). Terkait dengan hal tersebut, Masyarakat yang tinggal di sekitar pelabuhan tentunya terpengaruh oleh kebijakan maritim kolonial khususnya dalam hal pengembangan pelabuhan dan transportasi laut. kebijakan maritim kolonial tersebut membawa perubahan khususnya terhadap profesi masyarakat yang berkaitan dengan kelautan, kepelabuhan. Selain itu juga kehiidupan sosial buruh pelabuhan, serta Munculnya kelas-kelas pekerja atau pembagian kerja tertentu. Di sisi lain, kebijakan tersebut juga berpengaruh terhadap munculnya kriminalitas yang melibatkan masyarakat.

Prespektif sosial budaya inilah yang menjadi sudut pandang untuk mengkaji lebih mendalam untuk melihat seberapa besar pengaruh kebijakan terhadap kehidupan masyarakat.

G. Ruang Lingkup

Setiap penelitian tentunya memiliki lingkup baik spasial dan temporal. Lingkup spasial diterjemahkan sebagai latar belakang tempat, refleksi, wadah, panggung, lingkungan, atau kondisi eksternal yang mempengaruhi perilaku manusia dan tindakan sosial dalam proses atau peristiwa. (Kuhlenbeck, 2010: 135-136). Lingkup temporal diperlukan untuk mengungkap seberapa lama perubahan (proses sosial) yang penting terjadi. Oleh karena itu, lingkup temporal membingkai objek analisis. Perubahan lingkungan dan demografis mendasari terbentuknya keberagaman sosial dan budaya. Di sisi lain, perubahan lingkungan dan demografis juga disebabkan oleh beberapa hal, salah satunya kebijakan dari para elit yang memegang tampuk kekuasaan. Cepat dan lambatnya perubahan dipengaruhi rangkaian variabel proksimat, bisa bertahun-tahun, dekade, atau bahkan berabad-abad. Lingkup temporal tersebut yang membingkai periode waktu terjadinya perubahan sebagai konstruksi analitik (Roggeband dan Klandermans. 2017: 157).

Adapun ruang lingkup penelitian ini yaitu wilayah maritim pantai utara Jawa Tengah, khususnya yang bersinggungan dengan pelabuhan Semarang, terutama pada awal abad IX hingga medio XX. Semarang merupakan kota yang penting di pesisir Laut Jawa, terutama kaitannya dengan jaringan maritim intra-Asia VOC. Selama abad XVIII- awal XIX, pesisir Laut Jawa bagian Timur (khususnya Semarang) berangsur-angsur memiliki reputasi yang cemerlang dalam memberikan keuntungan terkait komoditas ekspor dan aktivitas maritim bagi Belanda. Jika dibandingkan dengan Batavia dan Ceylon (Sri Lanka), Semarang masih jauh tertinggal. Namun demikian, Semarang

jauh lebih unggul dari Tanjung Harapan, Malaka, dan Makassar. (Webster, Bosma, dan de Melo, 2015: 80). Semarang juga telah menjadi kota dengan aktivitas perekonomian terbesar ke IV di Jawa, terutama medio abad XVIII (Anonim, 1933: 460). Merujuk hal tersebut, tentunya kebijakan pemerintah kolonial dalam bidang transportasi maritim dan pengembangan pelabuhan yang diimplementasikan di Semarang memiliki implikasi bagi kehidupan sosial budaya masyarakat wilayah semarang sendiri maupun sekitarnya.

Lingkup temporal yang menjadi perhatian dalam penelitian sejarah ini dibatasi pada masa pemerintahan Hindia Belanda. Masa pemerintahan Hindia Belanda terjadi peralihan aset dan pengaturan dari VOC ke pemerintah kolonial Hindia Belanda (Drakeley. 2005: 34). Titik tentunya berkaitan dengan berakhirnya pemerintahan Hindia Belanda yang kemudian digantikan oleh Jepang. Lingkup waktu tersebut menguak dialektika dalam kehidupan dan dinamika sosial dan budaya di masyarakat maritim di Pantai Utara Jawa, khususnya wilayah Jawa Tengah. Pembabakan waktu tersebut tentu saja menyesuaikan konteks penelitian. Hal itu karena waktu dalam sejarah menurut Kuntowijoyo (2008:20) merupakan bagian dari ideal tipe, dimana pembabakan adalah hasil konseptualisasi sejarawan.

H. Metode

Penelitian ini secara metodologis ditempuh melalui beberapa tahapan penelitian, sesuai dengan metode sejarah yang telah dirumuskan akademisi. Tahapan penelitian tersebut antara lain meliputi pengumpulan sumber (heuristik) , verifikasi (kritik sumber secara internal dan eksternal), interpretasi, serta penulisan (Kuntowijoyo, 1995:89).Penelitian ini merupakan kajian sejarah sosial budaya yang dikonstruksi berdasarkan fakta-fakta dari beberapa sumber seperti arsip, tulisan sejarah serta tradisi lisan. Sumber sumber tersebut merupakan unsur

penting untuk menguak informasi sehingga rekonstruksi dapat dijelaskan secara utuh (Galloway, 2006:1-7). Bagi penelitian sejarah, perihal sumber atau (*resources*) merupakan masalah yang penting. Di bagian terdahulu telah disebutkan beberapa literatur ilmiah mengenai kota pelabuhan Semarang, laut Jawa dan juga dunia maritim yang ada di Indonesia, dan literature tersebut berperan sebagai sumber sekumder dalam penelitian ini.

Penelitian ini tergolong dalam sejarah lokal, di mana terdapat narasi masa lampau dari beberapa kelompok masyarakat yang berada pada daerah geografis yang terbatas (Abdullah, 1985:15).Oleh karena itu, lingkup geografis sebagai lokus penelitian ini lebih ditekankan. Studi sejarah dengan lingkup geografis mengalami kendala dalam menemukan sumber-sumber tertulis, terutama sumber tertulis berbahasa Indonesia. Oleh karena itu penulis mencari beragam sumber data penelitian agar data penelitian dapat kredibel. Penelitian ini disusun dengan studi yang tematis. Hal tersebut artinya setiap bagian menjelaskan perkembangan satu aspek tertentu dalam kurun waktu tertentu (Abdullah, 1985:27). Penelitian ini juga masuk dalam ranah sejarah sejarah sosial budaya. Oleh karena itu, hasil rekonstruksi yang valid dapat tercapai apabila pendekatan ilmu humaniora dilakukan dengan tepat untuk membantu dalam analisis.

Penelitian yang dilakukan berfokus pada pencarian arsip, studi pustaka dan sumber lisan serta pengamatan (observasi) untuk menggali informasi yang memiliki kaitan langsung maupun tidak langsung dengan objek kajian penelitian. Studi pustaka dilakukan dengan penelusuran sumber primer dan sekunder untuk menggali informasi terkait implikasi kebijakan kolonial bagi kehidupan sosial budaya masyarakat pesisir Laut Jawa di Jawa Tengah. Pengumpulan sumber pustaka dilakukan di beberapa tempat, yakni perpustakaan BPNB DI Yogyakarta, Perpustakaan UGM, Perpustakaan Universitas Diponegoro. Selain itu juga terkait kajian kemaritiman yang secara khusus

dilakukan oleh departemen Sejarah Universitas Diponegoro. Dokumen penting lainnya terkait foto dan sumber-sumber kolonial diperoleh dengan melakukan studi literatur digital antara lain menelusuri koleksi digital Rijk Museum, Tropen Museum, *Leiden Library University,* Koleksi Delpher, TU Delft dan beberapa penyedia literatur kolonial lainnya. Studi arsip dilakukan di Dinas Kearsipan Dan Perpustakaan Daerah Jawa Tengah, dengan menelusuri arsip koleksi *Tweede Waterstaat* tentang pembangunan kawasan pelabuhan.[1] Studi arsip dan pustaka tersebut dilakukan untuk mendapatkan data relevan dengan tema penelitian untuk dianalisis lebih lanjut. Hasil analisis dapat mengungkap berbagai aspek sosial budaya masyarakat Pesisir Laut Jawa (khususnya Semarang) sebagai implikasi kebijakan kolonial yang dijadikan fokus penelitian.

I. Sistematika Penulisan

Bab I. Pendahuluan

Bab II. Kondisi Ekologis Semarang Jawa Tengah

A. Laut Jawa dan Kondisi Geografis Semarang
B. Kondisi Ekologis Wilayah Kota Pelabuhan Semarang dan Sekitarnya

Bab III. Perkembangan Kota Pelabuhan Semarang Masa Kolonial

A. Modernisasi Pelabuhan
B. Perkembangan Kota Pelabuhan Semarang
C. Manajemen pelabuhan serta tata kota pelabuhan
D. Pendorong perkembangan Kota Pelabuhan Semarang

Bab IV. Implikasi Perkembangan Kota Pelabuhan dalam Bidang Sosial Budaya

A. Implikasi terhadap Perubahan landskap Kota

1 Koleksi mengenai pembangunan wilayah pelabuhan antara lain tersedia dalam buku katalog tweedewaterstaat 1, 2, dan 3 dengan kode buku 67-71 di Dinas Kearsipan Dan Perpustakaan Daerah Jawa Tengah

B. Munculnya kelas-kelas pekerja atau pembagian kerja tertentu berkaitan dengan transportasi kelautan, dan kepelabuhan.
C. Implikasi Perkembangan Pelabuhan dan Kota Pelabuhan terhadap kehidupan sosial buruh pelabuhan
D. Munculnya Surat Kabar Terkait Aktivitas Kepelabuhanan
E. Patologi sosial akibat Perkembangan Kota pelabuhan Semarang dan sekitarnya.
F. Keragaman Budaya dan Munculnya Akulturasi Budaya Lintas Etnis

Bab V. Penutup

A. Kesimpulan
B. Saran

BAB II
KONDISI EKOLOGIS KOTA SEMARANG, JAWA TENGAH

Jika menelisik lebih jauh terkait kebijakan kolonial terkait kelautan di wilayah Semarang tentunya harus mengetahui kondisi ekologis wilayah tersebut. Semarang menjadi kota pelabuhan terkenal tentunya tidak lepas dari kondisi laut jawa serta masyarakat pendukung yang melakukan aktivitas kemaritiman di wilayah tersebut. Kondisi ekologis dan geografis suatu wilayah sangat penting untuk mengungkap dinamika sosial-budaya yang terjadi pada masyarakat. Hal ini sesuai dengan pernyataan yang dikemukakan beberapa akademisi bahwa determinisme geografis memberikan pengaruh terhadap sosial-budaya dan perkembangannya. Kondisi lingkungan mendikte arah perkembangan sosial- budaya. Lokasi, topografi, kondisi tanah dan iklim menjadi faktor yang menentukan perkembangan sejarah (dalam ranah sosial-budaya) masyarakat dengan tahap yang sederhana (Vayda dan Rappaport dalam Stanislaus dan D'Souza, 2003:76). Oleh karena itu, bab ini mengulas tentang Laut jawa dan Kondisi Geografis Semarang sebagai kota pelabuhan, kondisi ekologis wilayah pelabuhan semarang dan sekitarnya.

A. Laut Jawa dan Kondisi Geografis Semarang

Pulau Jawa dan wilayah perairan (laut) pendukung di sekitarnya disebut dalam rangkaian catatan penting beberapa dinasti Cina sebagai Siku Quanshu (四庫 全書). Referensi terkait wilayah Jawa tersebut dapat ditemukan pada masa dinasti Han (206 SM – 220 AD) hingga Ming (1368–1644). Catatan-catatan beberapa dinasti tersebut memberikan informasi tentang berbagai aspek kehidupan di Jawa (termasuk perairan laut Jawa

di Semarang) pada waktu itu. Catatan catatan tersebut memuat kondisi politik, sumber daya alam, kebiasaan dan kebiasaan, dan budaya masyarakat. Relasi global (termasuk dinasti Cina) dengan beberapa tempat di Jawa (yang menghadap laut Jawa) semakin kuat ketika Raja Airlangga membangun pelabuhan di Gresik sebagai pelabuhan Internasional . Catatan Cina dan India kuno menjelaskan bahwa perdagangan laut timbal balik antara India, kerajaan Melayu di Sumatra dan Jawa, dan Cina sejak awal abad II Masehi. Sementara itu, dalam Hou Han Shu 後 漢 書 (Sejarah Dinasti Han Timur), ditemukan bukti bahwa pelaut Jawa pertama kali tiba di China pada tahun 131 M (Lauder dan Lauder, 2016).[2]

Pelayaran di perairan asia Tenggara (khususnya laut Jawa) juga banyak tergambar pada seni cadas atau lukisan perahu di gua-gua yang ditemukan di berbagai wilayah di nusantara. Sejumlah sumber tertulis di Jawa kuno memberikan beberapa rincian tentang kegiatan maritim dari abad IX, termasuk penyebutan berbagai jenis perahu. Salah satunya terdapat pada Prasasti Wimalsrama tahun 851–943 Saka yang berisi informasi tentang beberapa jenis perahu yang digunakan dalam perdagangan maritim.

> ... kunang ikang langkapān wlah galah, kalima tuṇḍan, parahu panawa kalima tundan, parahu pakbowan sawiji kapat tundan, parahu jurag, parahu panggagaran, parahu pangnganayan, parahu pawalijan, parahu pangngayan, mwang apadaganga... (Brandes 1913: 245 dalam Lauder dan Lauder, 2016)

Beberapa referensi lain menjelaskan bahwa terdapat 11 penggambaran berbagai jenis perahu yang digunakan dalam pelayaran di Laut Jawa. Penggambaran tersebut terdapat pada relief Candi Borobudur. Meski demikian, Para akademisi Belanda telah mengklasifikasikannya dengan cara yang berbeda.

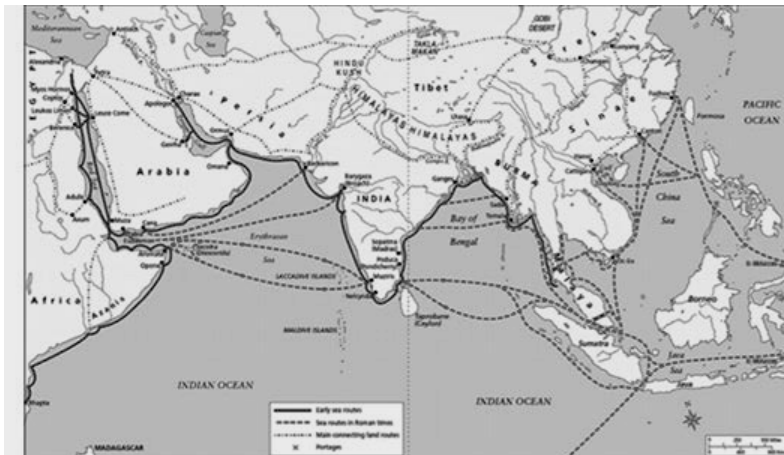
2 Maritime Indonesia and the Archipelagic Outlook Some reflections from a multidisciplinary perspective on old port cities in Java Multamia R.M.T. Lauder and Allan F. Lauder dalam Lauder and Allan F. Lauder, M

Sebagai contoh Van Erp (1923, dalam Lauder dan lauder, 2016) mengklasifikasikannya kedalam tiga jenis perahu antara lain sebagai berikut.

1. Kano atau sampan sederhana yang diukir dari batang pohon yang dilubangi;
2. Kano yang dibuat dari lembaran kayu atau papan, tetapi tanpa cadik;
3. Kano yang dibuat dari lembaran kayu atau papan, dilengkapi dengan cadik.

Berbeda dengan Van Erp, Lapian menggolongkan perahu sebagai transportasi laut Kuno menjadi empat jenis, yaitu kapal layar dengan satu tiang tegak, kapal berlayar dengan tiang miring tunggal, kapal layar dengan dua tiang dan sebuah cadik, dan kapal layar dengan satu tiang dan satu cadik. Pembuatan dan penggunaan perahu di perairan Laut Jawa kemudian semakin berkembang. Perahu yang digunakan untuk berlayar di laut dibedakan menjadi beberapa jenis, seperti perahu untuk membawa ternak dan sayuran, komoditas dalam bentuk kering, dan lain-lain dengan tonase yang semakin besar (Lapian dalam Lauder dan Lauder, 2016).

Perairan Laut Jawa mulai berkembang pesat sebagai kekuatan komersial dan pusat perdagangan internasional sejak abad XI. Peningkatan interaksi komersial antara Jawa dan daerah-daerah pelabuhan Sumatra tercantum dalam beberapa prasasti-prasasti kerajaan di Jawa Timur. Sebagian lainnya tercantum dalam piagam kerajaan (prasasti plat logam sebagai dokumen lokal). Keberadaan pelabuhan pelabuhan di wilayah Jawa dikendalikan oleh para pedagang memediasi antara pedagang asing dengan produsen beras pedalaman Jawa. Pada masa awal kejayaan Majapahit menandai permulaan tingkat integrasi politik dan ekonomi baik internal maupun eksternal. Hal tersebut berimplikasi pada perdagangan di Jawa yang melintasi perairan laut jawa. Kekuasaan Kertarajasa tahun 1294, berhasil mengintergrasikan Sumatera, Semenanjung Malaya,

Kalimantan serta kepulauan di bagian timur yang menghasilkan rempah-rempah dalam sebuah jalur perdagangan yang besar. Kerajaan maritim di bawah Kertarajasa memiliki "Angkatan Laut" yang kuat. Mereka terdiri dari jaringan penduduk Jawa yang tinggal di pantai Jawa Utara (termasuk wilayah Semarang) (Takahito, 1988:97).

Gambar 2.1 Jalur perdagangan rempah-rempah laut dan darat di zaman Yunani-Romawi,

Sumber: Lauder dan Lauder, 2016

Perdagangan pribumi di wilayah pelabuhan Laut Jawa sebagian besar didominasi oleh pengumpul rempah-rempah. Mereka mendapatkan rempah-rempah dengan menukar beras Jawa. Proses barter tersebut dilakukan oleh kapal pembawa rempah-rempah untuk melengkapi bahan logistic atau persediaan perbekalan kapal. Kapal pembawa rempah –rempah dari kepulauan timur Nusantara juga sengaja menukar rempah-rempah dengan beras atau komoditas lainnya untuk keperluan mereka. Selain itu, proses barter juga dilakukan dengan menukar beras atau rempah-rempah yang didapat (hasil barter beras) dengan barang-barang dari India dan Cina yang dibawa oleh pedagang asing. Pada abad ke-14, sebagian besar kapal-kapal Jawa yang berlayar di lautan didominasi oleh kapal-kapal

Majapahit untuk tujuan pengangkutan rempah-rempah di bagian timur. Perdagangan yang dilakukan masyarakat pribumi Jawa baik dalam perdagangan interinsular dan perdagangan dengan asing lebih fokus pada perdagangan dengan komoditas berupa beras. Pusat Kerajan (Keraton) memiliki control terhadap pasokan beras. Masyarakat kepulauan rempah-rempah (Maluku) tidak ahli dalam budidaya beras, sehingga mereka harus mendatangkannya dari wiayah lain untuk konsumsi rumah tangga. Selain itu, keberadaan kapal-kapal asing yang berlabuh tidak dapat melanjutkan perjalanan panjang tanpa perbekalan yang memadai. Oleh karena itu, fungsi beras sebagai komoditas logistic pada pelayaran di Laut jawa menjadi penting. Pentingnya beras sebagai komoditas untuk logistic juga masih dapat dirasakan pada periode Mataram Islam abad ke-17. Hal tersebut dibuktikan dengan banyaknya pemberitaan di surat kabar yang diterbitkan di Belanda (Pigeaud, 1962: 503).

Menelisik kembali pada elit Kerajaan Majapahit dan bangsawan yang berada di lingkunganya, sebagian besar merupakan masyarakat agraris dan para penguasa yang hampir tidak memiliki latar belakang pedagang. Elite-elit yang menguasai bidang kemaritiman dan perdagangan laut ditempatkan di tanah perdikan yang memiliki gerbang langsung dengan perdagangan internasional. Di sisi lain, elit-elit Kerajaan Majapahit dan bangsawan yang berada di keraton tidak serta-merta bisa menyelesaikan permasalahan terkait potensi privateering dan pembajakan di laut. *Privateering* dan pembajakan menjadi masalah yang penting di Nusantara. *Privateering* dan pembajakan tersebut berkaitan erat dengan perdagangan reguler dan penyelundupan. Pada abad ke-14 *privateers*[3] dan bajak laut menjadi momok dalam perekonomian masyarakat pesisir Jawa kaitannya dengan kontak pulau-pulau lain di Nusantara (Pigeaud, 1962: 503).

3 Privateers merupakan seseorang atau kapal yang diizinkan oleh pemerintah untuk menyerang dan mencuri dari kapal di laut, terutama pada abad ke-17 dan ke-18.

Pelabuhan yang terkenal dengan manajemen dan aktivitas perdagangan yang padat pada periode Majapahit yaitu pelabuhan Gresik. Namun demikian, terdapat pelabuhan lain yang menunjang perdagangan jalur maritim di laut Jawa, yaitu pelabuhan Semarang (Bregota). Keberadaan Pesisir Semarang kemudian menjadi penting kaitannya dengan perdagangan terkait dengan suplai logistic terutama bahan makanan untuk keperluan pelayaran. Semarang menjadi satu kesatuan dengan jalur perdagangan Laut Jawa. Kota Semarang (Pregota) dibangun untuk menjadi kota pelabuhan yang menguasai lalu lintas perdagangan di laut Jawa dan lautan Indonesia Timur. Perdagangan rempah-rempah, yang pada masa pemerintahan Majapahit menjadi monopoli pedagang-pedagang Jawa, kemudian dipindahkan ke tangan pedagang-pedagang Tionghoa di Semarang. Kapal-kapal dagang dari Semarang harus berlayar sendiri ke kepulauan Maluku untuk mengambil rempah-rempah (Muljana, 2005:195).

Bersama dengan kota-kota pelabuhan pelabuhan lainnya seperti Melaka, Johor-Riau, Siak, Batavia, Makassar, Cirebon, Juwana dan berbagai kota pelabuhan di pantai utara Jawa, Semarang memiliki fungsi penting sebagai pusat perdagangan pada abad XV-XVI. Kota-kota pelabuhan tersebut terhubung ke dalam jaringan yang lebih luas hingga ke wilayah China dan anak benua Hindia. Selain itu pelabuhan tersebut juga melayani pelayaran dari kota-kota pelabuhan kecil lainnya di sekitar wilayahnya (Hussin, 2007:10).

Rute perdagangan maritim di Asia Tenggara menghubungkan pantai di wilayah Sumatera bagian selatan dan Jawa bagian barat dengan bagian utara semenanjung Malaya. Pada abad V, Selat Malaka menjadi jalur perdagangan langsung, yang menghubungkan wilayah Laut Jawa bagian barat dengan jalur perdagangan utama yang terlibat dalam perdagangan global antara Cina, Asia Selatan, Asia Tenggara, dan Mediterania timur. Wilayah Laut Jawa ini, selain Jawa, terdiri dari Kepulauan Sunda, Maluku, Kalimantan, dan Sumatera Selatan. Rute perdagangan

bahkan meluas hingga Sulawesi dan Papua untuk mencari bulu, dan produk laut. Dari Asia Tenggara ada juga rute darat ke Cina selatan dan rute maritim yang menghubungkan semenanjung Malaya dan wilayah Laut Jawa dengan pelabuhan Cina Selatan (Pearson, 2016:57).

Wilayah pesisir Semarang secara geografis merupakan dataran pesisir serta delta yang terbentuk pada periode Holocene. Berdasarkan kajian geologis, batuan sedimen yang membentuk pesisir Semarang merupakan proses *marinee* serta proses *fluvial* yang terjadi secara alamiah. Tekstur tanah di Pesisir semarang berupa lempung dan pasir dengan ketebalan lebih dari 80 m. Berdasarkan topografinya, Semarang memiliki dua bentuk topografi, yaitu daerah pesisir dan dataran rendah serta daerah perbukitan. Daerah pesisir dan dataran rendah terletak di sebelah utara dengan ketinggian permukaan tanah berkisar antara 0-5 mdpl [4], sedangkan daerah perbukitan di bagian selatan mempunyai ketinggian sekitar 100-456 mdpl. Perpindahan topografi yang ekstrem ini disebabkan adanya sesar. Proses geomorfologi yang memengaruhi daerah pesisir Semarang adalah proses marine, fluvial, aeolin, dan structural denudasional. Proses struktural-denudasional terjadi pada perbukitan di selatan kawasan pesisir yang menyebabkan erosi dan membentuk sedimentasi di pesisir Semarang. Proses deposisi pada wilayah pesisir Semarang lebih besar daripada proses erosi sehingga membentuk *depositional coastal landform* (bentuk lahan pesisir deposisional) atau delta. Proses transportasi sedimen dari sungai juga lebih besar dari pada proses retransportasi sedimen dan *marine*, sehingga wilayah pesisir Semarang lama kelamaan semakin menjauh dari garis pantai semula. Topologi pesisir Semarang tersebut dinamakan sub-aeral deposition coast, yang terbentuk karena proses sedimentasi dan deposisi material dari sungai. Adapun kandungan material pesisir Semarang didominasi oleh lempung,

4 Mdpl (Meter di atas permukaan laut)

pasir, dan lumpur. Tipologi tersebut masuk dalam tipologi primer karena terbentuk oleh proses-proses terrestrial atau yang berasal dari darat akibat vulkanik, deposisi/sedimentasi, dan diatropisme (Marfai: 2018, 44-46).

Analisis mengenai terbentuknya pesisisr tersebut diperkuat dengan Narasi Van Bernmelen yang menjelaskan terbentuknya wilayah semarang pada abad XIX. Adapun penjelasan Van Bernmelen yaitu wilayah Semarang seperti yang mulai dikenal abad XV merupakan wilayah pendangkalan laut dan penumpukan lumpur. Lumpur tersebut berasa dari muara kali Gareng yang mengalir dan menutupi wilayah perairan di sekitar pulau Bregota (Bergota). Pada sekitar abad VIII-XI, pelabuhan semarang berada di belakang pulau Bregota, dengan wilayah mencakup mugas dan sekitarnya (sekarang wilayah SMU N 1 dan 2 Semarang) (Budiman, 1978:2). Beberapa akademisi memiliki hipotesis bahwa perkembangan pelabuhan Semarang sebenarnya tidak lepas dari adanya permukiman di bukit Candi Semarang, Temuan bekas permkiman dari era Hindu-Jawa di sekitar kompleks candi Bandonggan Gedong Songo, yang berasal dari abad IX menunjukkan adanya konsentrasi populasi yang signifikan selama periode tersebut. Puing puing permukiman di Gedong Songo, dibuat di bawah Kerajaan Mataram Hindu-Jawa. Beberapa analisis dan interpretasi Sejarawan Indonesia, merujuk penelitian Van Bemmelen mengungkap bahwa keberadaan pesisir Semarang saat ini merupakan perluasan endapan lumpur berasal dari pegunungan yang dibawa melalui Kali Ngarang atau Garang. Keberadaan pantai bergeser beberapa meter ke utara setiap tahun akbat endapan lumpur tersebut. Pelabuhan Semarang yang langsung menghadap Laut Jawa berada dekat dengan bukit Candi hingga abad XIV. Oleh karena itu, permukiman penduduk tertua yang berada dekat dengan pelabuhan di Semarang terletak di sekitar bukit Candi. Pelabuhan Bergota dikelilingi oleh wilayah perbukitan, dan menjadi pintu masuk yang penting bagi kerajaan Mataram Hindu-Jawa sekitar abad VIII (Brommer, et.al. 1995:7).

Pelabuhan Bergota menjadi pelabuhan utama kerajaan Mataram kuno. Seiring dengan berjalannya waktu, endapan lumpur menyebabkan pelabuhan Bergota semakin dangkal. Aktivitas pelabuhan menurun secara perlahan. Hal tersebut mematikan aktivitas perekonomian masyarakat sekitar. Selain itu, matinya pelabuhan Bergota juga menjadi salah satu penyebab runtuhnya kerajaan Mataram kuno (Budiman, 1978:3-4).

Nama Bergota sendiri merupakan *verbastering* (degenerasi/ penyingkatan) dari kalimat *Berg in de Kota* yang berarti gunung di sebuah kota.[5] Selain itu, terdapat sejarah toponimi lain yang menjelaskan bahwa Bergota merupakan perubahan kata sansekerta *pragota* (Pregota atau Pergota) yang merujuk nama gunung di kerajaan Mandura. Wilayah Bergota sendiri sering disebut juga dengan Pulau Tiram. Masyarakat sekitar menyebutnya dengan Pulo Tirem. Sejak abad XI hingga XIV, belum ada nama wilayah Semarang. Nama tersebut baru terkenal setelah abad XV. Penamaan Semarang sendiri berkaitan dengan kisah Ki Pandanaran. Memori kolektif masyarakat berkaitan dengan toponimi Semarang menyebutkan bahwa Semarang berasal dari kata *asem* (asam) dan *arang* (jarang). Hal tersebut terbantahkan dalam Babad semarang yang menjelaskan bahwa nama Semarang berasal dari *Kasemaran* atau *semaran* yang tidak lain merupakan nama alias dari Ki Pandanaran. Nama Semarang muncul pada tahun 1398 Saka atau 1476 Masehi. Pada abad XIV, kedatangan Ceng Ho ke wilayah Semarang menyebabkan wilayah tersebut kemudian lebih memperkuat jejaring internasional dengan wilayah Tiongkok. Catatan Tiongkok menyebut wilayah yang disinggahi Admiral Ceng-Ho (Zeng He) dengan sebutan Sam Po Ling (Budiman, 1978:5-7). Meskipun pamor pelabuhan Semarang sempat meredup ketika akhir kerajaan Mataram kuno, Pelabuhan tersebut kembali gemilang seiring berjalannya waktu. Pada abad XV, pelabuhan

---

5 Wilayah tersebut saat ini berjarak sekitar 5 Km dari pelabuhan Tanjung Mas (berdasarkan perhitungan jarak melalui https://www.google.com/maps)

Semarang yang ramai berada di aliran sungai, tepatnya di daerah Simongan (Soerya. 1981: 7).

Pada abad XV, semarang sebenarnya masih berada di bawah kekuasaan Majapahit. Wilayah pesisir Semarang disinggahi oleh pedagang-pedagang Cina yang melakukan ekspedisi ke wilayah Asia Tenggara. Mereka singgah di wilayah Mangkang (Semarang bagian Barat). Wilayah tersebut kemudian menjadi pelabuhan di mana terdpat beberapa permkiman Tionghoa di sekitarnya. Mereka membuat permukiman dengan alasan untuk melakukan perbaikan kapal di Semarang sebelum kembali ke Cina. Perbaikan kapal memakan waktu setidaknya 1 bulan. Selain itu, faktor angin Muson juga menyebabkan mereka menunda untuk kembali ke wilayah asal. Adalah Cheng Ho, admiral yang memimpin ekspedisi tersebut. Selain membangun Koloni, Cheng Ho juga membangun masjid Cina. Lokasi permukiman berada di dekat sungai yang juga dekat dengan pantai. Sebuah galangan kapal Cina juga dibangun dibangun di wilayah tersebut setelah tahun 1450. Galangan Kapal tersebut pada perkembangannya juga membuat kapal kapal perang milik Kerajaan Demak. Selain masjid yang dibangun oleh Cheng Ho, terdapat kelenteng Sam Po Kong di Mangkang.Berdirinya Masjid dan kelenteng tersebut menunjukkan bahwa penduduk Cina pada waktu itu tampaknya terdiri dari Muslim dan Konghucu. Pada tahun 1476 antara permukiman Cina di Mangkang dan Jawa di Bergota saling melengkapi dalam perniagan maritim. Permukiman Jawa di Bergota dipimpin oleh Ki Ageng Pandan Aran. Keberadaan Ki Ageng Pandan Aran juga berkontribusi dalam berdirinya kerajaan Demak yang berdekatan dengan Bergota (Brommer, et.al. 1995:7).

Thesis lain mengungkap bahwa Ki Ageng Pandan Arang memindahkan pusat pemerintahan dari pulau Tirang ke daerah pantai yang bernama Boebakan[6]. Ki Ageng Pandan Arang melakukan penataan wilayah administrasi di kampung

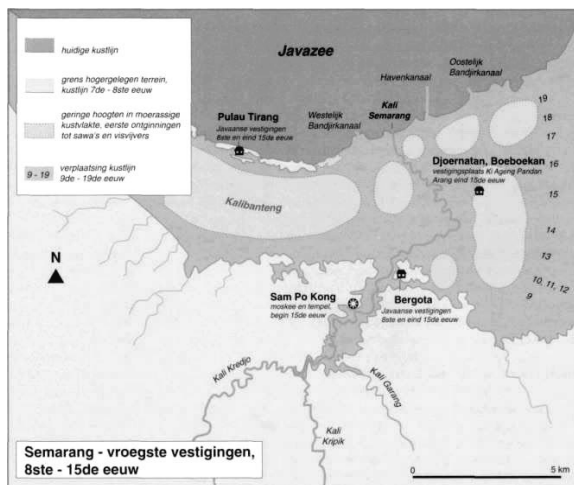
---

6 *Bubakan* berasal dari kata *bubak* (bahasa Jawa) yang berarti eksploitasi

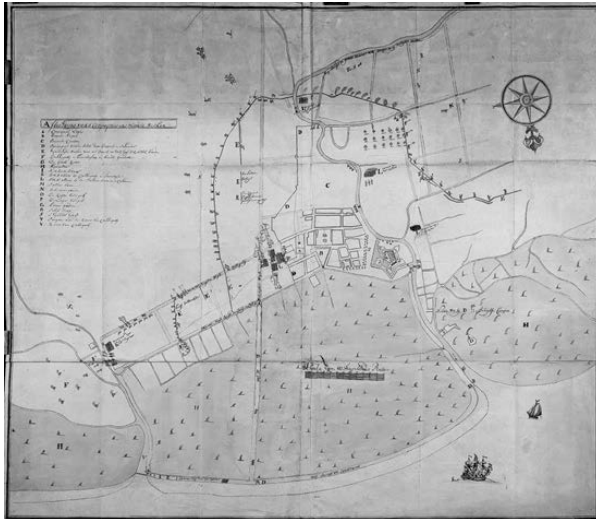
Bubakan. Ia kemudian menjabat sebagai sebagai pemimpin dan *piñata* kampung Islam tersebut, sehingga dikenal dengan sebutan *jurunata*. Seiring berjalannya waktu, pemimpin wilayah tersebut kemudian dikenal dengan sebutan Juratan. Ki Pandan Arang kemudian dianggap sebagai pendiri kota bawah Semarang (Brommer, et.al. 1995:7-8).

Pada masa akhir kekuasaan Majapahit di Jawa, Semarang (Pregota/ Bergota) berada di bawah kepemimpinan Kin San atau Raden Kusen. Beliau memikul tugas berat, yaitu membangun kota Semarang menjadi kota pelabuhan. Kin San (Raden Kusen) memerlukan tenaga pembantu yang sanggup menggerakkan orang-orang Tionghoa di Semarang untuk membangun pelabuhan yang dapat memenuhi akomodasi pelayaran global. Kin San kemudian mengangkat Gan Si Cang (putra mendiang Can Eng Cu alias Arya Teja di Tuban sebagai kapten Cina di Kota Semarang. Gan Si Cang dipilih sebagai representasi Cina non Muslim. Pengangkatan tersebut membuat golongan Islam maupun golongan Tao merasa mendapat tempt yang layak dalam pemerintahan. Golongan Islam diwakili Kin San; golongan Tao diwakili oleh Gan Si Cang.

Pengangkatan Gan Si Cang sebagai kapten Tionghoa dianggap sebagai keputusan yang bijaksana, mengingat sebagian besar dari masyarakat Tionghoa di Semarang saat itu bukan merupakan orang Islam. Namun demikian, warga Tionghoa tersebut merupakan tenaga kerja yang ahli dalam pertukangan (Muljana, 2005:195). Sebagian besar pekerja terampil di galangan kapal Semarang kemungkinan besar direkrut oleh Cheng Ho di Fujian dan ditempatkan di galangan kapal Semarang untuk melayani armada dan sub-armadanya. Hal ini disebabkan karena tidak mungkin akan ada ratusan pembuat kapal atau tukang reparasi terampil yang ditemukan di Jawa (Semarang khususnya). Tionghoa Muslim di Jawa melayani pembuatan dan perbaikan 200 kapal pengangkut samudera ketika armada Cheng Ho datang. Mereka pada gilirannya melatih pekerja Muslim lokal atau non-Muslim lokal yang tidak terampil.

Sebagian dari pekerja galangan kapal Cina yang non-Muslim ini kemudian bersekutu dengan Islam selama ekspedisi Cheng Ho. Ketika itu, Tionghoa Muslim Hanafi memerintah komunitas-komunitas Tionghoa di perantauan dan menguasai teknologi galangan kapal di Jawa dan Sumatra. Pasca meninggalnya Cheng Ho, Imigran Cina Muslim kembali menganut kepercayaan rakyat Tiongkok kuno dan mengubah masjid menjadi Kelenteng Sam Po di Semarang. Meki demikian, mereka masih terus berkutat dengan keterampilan pembuatan kapal (Sen, 2009: 219). Semarang sebagai kota pelabuhan memerlukan banyak kapal kayu untuk keperluan perniagaan. Gan Si Cang merupakan tokoh yang dianggap tepat untuk menggerakkan para tukang kayu Tionghoa. Galangan kapal yang telah lama terbengkalai kemudian diperbaiki kembali di bawah kuasa Kin San dan Gan Si Cang. Mereka membuka kembali penggergajian kayu di Semarang dan menyempurnakan galangan kapal untuk memproduksi lebih banyak kapal guna kepentingan perniagan (Muljana, 2005:195-196).

Gambar 2.2 Peta wilayah Bergota dan Sam Po Kong dibandingkan dengan kondisi semarang saat ini.

Sumber: Brommer, et.al. 1995: 8

Pada awal abad XVI, Tomé Pires pernah mengunjungi wilayah (pelabuhan) Semarang. Berdasarkan catatan perjalanannya, dijelaksan bahwa saat kedatangannya dari Eropa ke wilayah Semarang memberikan kesan bahwa aktivitas perniagaan dan pengiriman produk di pelabuhan Semarang masih terhitung kecil (Brommer, et.al. 1995: 7). Seiring dengan berjalannya waktu, di bawah Mataram Islam, Beberapa pelabuhan penting justru dihancurkan termasuk Semarang. Belanda pada Abad XVII membuat kendali Mataram atas wilayah Semarang semakin lemah. Pada 1678 Semarang dan tanah dan desa di sekitarnya diserahkan kepada VOC oleh Sultan Mataram di Jawa Tengah. VOC telah mempertahankan sejumlah pos perdagangan dan mendirikan benteng di kota-kota pantai utara utama seperti Pekalongan, Jepara dan Semarang. VOC juga memperluas kekuasaan politik dan militernya di wilayah Jawa Tengah yang terus melebar dan di sepanjang pantai Utara Jawa (Dobbin, 1996: 56). Meskipun beberapa pelabuhan telah dikuasai VOC, masyarakat terutama di wilayah Pelabuhan Semarang tetap bisa melakukan pelayaran hingga ke wilayah Malaka bahkan hingga ke Tiongkok. Bukti keterlibatan aktif masyarakat semarang dalam pelayaran internasional dari laut Jawa hingga wilayah Tionghoa dapat dilihat dari catatan sejarah. Pada 1730, terdapat dua perahu kecil (dengan empat awak kapal) tak dikenal berlayar ke Ryukyu. Beberapa petugas bandar di Ryukyu tidak dapat berkomunikasi dengan awak kapal, pemerintah Ryukyu kemudian mengirimkan mereka ke wilayah hilir Ryukyuan dan bertemu dengan juru bahasa yang bisa menerjemahkan bahasa Jawa. Akhirnya diketahui bahwa para awak kapal tersebut berasal dari Semarang. Mereka dikirim ke Fuzhou kemudian dilanjutkan ke Macau untuk kembali ke Jawa dengan menaiki kapal Eropa (Kayoko, Shiro, dan Reid, 2013: 230).

Gambar 2.3 Peta Semarang tahun 1741.
Sumber: Repro Koleksi Rijkmuseum

Pada tahun 1791, kota pelabuhan Semarang memiliki populasi penduduk Tionghoa yang cukup besar, dipimpin oleh seorang Kapitan Cina yang diangkat oleh oleh Belanda melalui rangkaian upacara pengangkatan. Beberapa elit Tionghoa kala itu berpendapat bahwa lebih menguntungkan menjadi kapitan Tionghoa di Semarang dibandingkan dengan di Batavia. Hal tersebut disebabkan adanya fragmentasi kekuatan Kapitan di Batavia, sehingga keuntungan dari situasi tersebut tidak pasti. Keadaan tersebut berbanding terbalik di Semarang. Otoritas Kapitan Semarang tetap, dan keuntungan lebih banyak dan terprediksi (Gunn, 2011: 120).

Letak Semarang yang strategis, sebenarnya tidak didukung oleh kondisi fisik pelabuhan yang memadai. Berbagai catatan pada abad ke XVIII nampak jelas menggambarkan bahwa keadaan alam di wilayah pantai Semarang kurang representatif untuk kegiatan perdagangan (Bandar). Perkembangan Pelabuhan Semarang ditentukan oleh keberadaan Sungai Ngarang yang mengalir ke Laut Jawa membelah Semarang. Sungai tersebut membawa endapan lumpur yang banyak,

sehingga menyulitkan perahu-perahu untuk merapat ke pantai (Booth, 2007:114). Lumpur yang mengalir menuju sungai sungai besar di Semarang juga disertai sedimentasi pasir dengan ketebalan mencapai 5 hingga 10 m. Selain itu beberapa vegetasi liar juga turut memperparah sedimentasi lumpur di wilayah pesisir Semarang (Walker, 2012: 394). Meskipun demikian, pelabuhan Semarang terus dikelola sebagai Bandar yang melayani perdagangan Internasional. Pada Abad XIX pertumbuhan beberapa kota pelabuhan (termasuk Semarang) dikontrol secara penuh oleh bangsa Eropa. Sejumlah kota pelabuhan di Asia Tenggara berkembang pesat dengan populasi lebih dari 50.000 jiwa termasuk Semarang, Batavia, , Surabaya, Palembang, Rangoon dan Moulmein, Bangkok, Singapura, Saigon-Cholon, serta Manila. Pada perkembangan selanjutnya, beberapa kota pedalaman, seperti Yogyakarta dan Surakarta menjadi pusat administrasi dan perdagangan penting pada pergantian abad XX (Booth, 2007:114).

Selama beberapa dekade terakhir abad XIX, beberapa pelabuhan lama mengalami revitalisasi dengan menambahkan panjang sandaran kapal dan penambahan area bongkar muat sehingga jauh lebih luas daripada sebelumnya. Pelabuhan Semarang yang semula merupakan pelabuhan muara sungai diperbesar menjadi sekitar 3 kali ukuran aslinya dengan pengerukan dan reklamasi (Walker, 2012: 339). Kegiatan pengerukan dilakukan berkaitan dengan pengembangan transportasi air sungai karena lumpur dan pasir menutup mulut-sungai. Selain itu, pengerukan juga dilakukan berkaitan dengan transportasi laut di pelabuhan, yaitu dengan mengurangi endapan lumpur di sekitar pelabuhan. Banyak pelabuhan dikeruk secara teratur karena terletak di muara sungai aktif (membawa lumpur) atau dibangun di pesisir dengan laju sedimentasi tinggi seperti di pelabuhan Semarang. Meningkatnya endapan lumpur berkaitan dengan deforestasi pada wilayah drainase di hulu beberapa dekade terakhir karena fagmentasi tanah akibat populasi yang meningkat(Walker, 2012: 395).

Ditinjau dari segi fisik pelabuhan, sebenarnya sulit bagi Pelabuhan Semarang untuk berkembang, mengingat pelabuhan ini memiliki endapan lumpur dengan volume cukup besar. Pengembangan pelabuhan tentu saja membutuhkan biaya besar. Namun demikian, pelabuhan ini memiliki kelebihan yaitu berada di jalur pelayaran interinsuler dan internasional. Pengendapan lumpur yang berasal dari sungai mengakibatkan pendangkalan wilayah perairan dermaga. Kedalaman air di wilayah dermaga berkisar antara 2,5-3 meter (dibandingkan dengan Cilacap kirakira 5-6 meter). Kondisi ini mengakibatkan pekerjaan pengerukan lumpur lebih sering dilakukan (Zuhdi, 2002: 61).

Sejak medio abad XIX hingga abad XX, Semarang menjadi pelabuhan impor-ekspor terbesar ketiga di Pulau Jawa sesudah Tanjung Priok dan Surabaya. Namun demikian, perairan pelabuhan Semarang hanya memiliki kedalaman rata-rata 2,80 meter untuk pelabuhan perahu, dan 1,80 meter untuk pelabuhan kanal Kalibaru. Hal tersebut menyulitkan kapal-kapal besar dengan tonase di atas 500 Ton untuk bisa merapat dan bersandar di dermaga pelabuhan. Kapal-kapal dengan tonase besar tersebut harus berlabuh di laut kira-kira 3 mil dari garis pantai. Aktivitas bongkar muat dilakukan dengan menggunakan perahu-perahu kecil untuk menuju kanal maupun pelabuhan perahu (Prauwenhaven) (Erman dan Saptari, 2013: 59).

B. Kondisi Ekologis wilayah Kota Pelabuhan Semarang dan Sekitarnya

Arti penting dari wilayah Semarang sebagai salah satu kota pelabuhan yaitu terletak pada fungsi sebagai "ujung tombak dan katalis modernisasi Asia". Melalui kota-kota pelabuhan (termasuk Semarang) memicu munculnya inovasi di pedalaman sehingga menggerakkan perekonomian di wilayah tersebut. Semarang sebagai pelabuhan kolonial memiliki peranan penting

dalam mengatur ekspor pedalaman Jawa Tengah. Dipilihnya kota Semarang sebagai gerbang ekspor wilayah Jawa Tengah karena kota tersebut memenuhi persayaratan sebagaimana kota kota pelabuhan lainnya, seperti Batavia, Surabaya. Aktivitas kemaritiman yang padat di wilayah perairan Laut Jawa Semarang menjadi alasan utama Semarang dipilih sebagai salah satu pelabuhan penting di Jawa. Laporan-laporan lembaga-lembaga komersial seperti *Semarangsche Handelsvereeniging* (Kamar Dagang dan Industri di Semarang dan Badan Semarangse) dari Nederlandsche Handel-Maatschappij memperkuat bukti bahwa semarang menjadi pelabuhan dengan aktivitas yang padat (Anrooij, dkk. (ed). 1979:91).

Jika menelisik ke belakang, pelabuhan Semarang memang selalu ramai. Permukiman sebagai lingkungan ekologis pelabuhan Semarang berkembang dan semakin kompleks saat kedatangan VOC di Jawa Tengah. Selama abad 17 dan 18 VOC mendirikan permukiman di beberapa tempat seperti Jepara dan Rembang kemudian disusul Semarang, Pasuruan dan Surabaya dengan system terpisah antara penduduk lokal dengan karyawan perusahaan (Belanda). Wilayah-wilayah tersebut menjadi pos perdagangan pantai kecil, kecuali Semarang, yang kemudian tumbuh menjadi pusat perdagangan selama abad XVIII berkat posisi yang strategis sebagai pelabuhan utama untuk pedalaman Jawa Tengah. Pada tahun 1710 pesisir pantai Semarang "dikuasai" oleh 25 orang yang sebagian besar merupakan golongan Mardijkers,[7] serta beberapa orang Belanda. Mayoritas orang-orang Eropa di Semarang merupakan prajurit garnisun tetap, dan membentuk ikatan keluarga. Oleh karena itu, mereka tetap bisa bertahan meski kontrak mereka dengan VOC berakhir. Pada tahun 1767 terdapat setidaknya 2.011 jiwa yang tinggal di bagian "kota mati" Eropa di Semarang. Setengah dari jumlah tersebut merupakan budak

7 Mardijker adalah sebuah komunitas di antara yang lain di Batavia, terdiri dari keturunan budak yang dibebaskan. Mereka dapat ditemukan di semua pos perdagangan utama di Hindia Timur.

dan *pandelingen* (semacam penagih utang). Mereka biasanya laki-laki dan perempuan lokal yang telah menumpuk hutang dan wajib bekerja kepada kreditor mereka dalam jangka waktu tertentu hingga hutang mereka lunas. Kreditor juga berkewajiban memberi makan dan melindungi mereka. Statistik penduduk di permukiman di sekitar pelabuhan Semarang pada akhir abad XVIII menunjukkan bahwa jumlah pria yang belum menikah sebanyak 238 orang, sedangkan wanita berjulah 35 orang yang belum menikah. Selain itu juga terdapat wanita yang masuk dalam kategori "wanita bebas", berjumlah 137 orang. Wanita-wanita yang tergolong wanita bebas tersebut menjadi gundik (pelacur) bagi pria yang belum menikah. Permukiman di kota pelabuhan Semarang jauh lebih lazim dibandingkan permukiman kota pelabuhan VOC di Sri Lanka (Bosma dan Raben, 2008: 42).

Ditinjau dari segi fungsinya, pelabuhan Semarang merupakan pelabuhan ekspor-impor yang mendapat dukungan penuh dari wilayah pedalaman (hinterland) dengan cakupan hampir seluruh wilayah Jawa Tengah (termasuk vorstenlanden). Wilayah tersebut dan sangat produktif menghasilkan berbagai komoditas ekspor yang dibutuhkan pasar global (Erman dan Saptari, 2013: 59). Salah satu komoditas yang terkenal hingga pangsa pasar Malaka dari wilayah sekitar Semarang pada tahun 1775 yaitu Batik (Tagliacozzo dan Chang, 2011: 292). Adapun rincian terkait ekspor kain (batik) dijabarkan dalam table berikut.

Asal Pelabuhan	Kota tujuan	Jumlah (Buah)	% (Prosentase)
Semarang	***Total (seluruh tujuan)***	***90800***	***100***
	Jawa	8465	9
	Selat malaka	57160	63
	Kalimantan	24735	27
	Lainnya	440	1
Gresik	***Total (seluruh tujuan)***	***9250***	***100***
	Jawa	905	10
	Selat malaka	4755	51
	Kalimantan	3075	33
	Lainnya	515	6
Surabaya	***Total (seluruh tujuan)***	***32100***	***100***
	Jawa	1930	6
	Selat malaka	20445	64
	Kalimantan	7885	24
	Lainnya	1840	6

Tabel 2. 1, Ekspor kain Jawa (Batik) dari pelabuhan Semarang, Gresik dan Surabaya sekitar tahun 1775 Sumber: Tagliacozzo dan Chang, 2011: 292

Tabel tersebut mengindikasikan bahwa wilayah sekitar Semarang menjadi produsen batik terbesar di Jawa dan penyokong kain batik terbesar untuk pasar di selat Malaka. Kain Batik yang diekspor melalui pelabuhan semarang sebagian besar berasal dari wilayah Surakarta, Yogyakarta, dan wilayah pesisiran di sekitar Semarang (Pekalongan, Rembang, dll) (Tagliacozzo dan Chang, 2011: 293). Tidak dapat dipungkiri bahwa 6 pelabuhan utama di Jawa dengan koneksi perdagangan dekat dengan Melaka antara lain Batavia, Surabaya, Semarang, Cheribon, Rembang dan Juwana. Pedagang dari Jawa dianggap penting bagi perniagaan di Melaka karena mereka membawa serta barang-barang yang sangat diminati. Selain kain (batik) barang yang paling diminati dari jawa antara lain beras, garam, dan tembakau. Kapal-kapal yang berlayar dari Jawa (termasuk Pelabuhan Semarang) biasanya dinahkodai atau dipimpin oleh

orang Arab, Melayu dan Cina. Kapal kapal tersebut sebagian besar memuat beras, gula, arak, kopi, rempah-rempah (cengkeh) dan komoditas lainnya yang dikumpulkan dalam perjalanan menuju ke Melaka. Para pedagang dari Jawa tersebut kembali dengan membawa kain dari India, gambir, ikan asin, telur ikan dan kain Surat dari Melaka sebagai hasil dari barter komoditas (Hussin, 2007: 50).

Pedagang di Jawa yang berdagang hingga Malaka berasal dari etnis Tionghoa lebih dari 3 persen (38 kapal) dari semua pedagang dari Jawa pada tahun 1780-1782. Jumlah pedagang etnis Tionghoa semakin berkurang dalam kurun 10 tahun kemudian. Pada tahun 1791-1793, jumlahnya hanya mencapai 25 kapal atau 2 persen dari seluruh pedagang Jawa. Pada periode 1780- 1782, pedagang Jawa-Cina yang berasal dari Semarang mendominasi di Malaka, dengan jumlah 18 Kapal, diikuti oleh Cirebon (7 Kapal), Surabaya (6 Kapal), Batavia (3), Juwana (2) dan masing-masing satu kapal dari Rembang dan Gresik. Orientasi pedagang dari Jawa kemudian berubah pada abad XIX . Jumlah pedagang dari Jawa (khususnya Semarang) pedagang yang tiba di malaka pada periode 1828-1829 menurun drastic. Sebagian besar dari pedagang lebih memilih untuk membawa perdagangan mereka ke Singapura (Hussin, 2007: 50).

Hal tersebut justru berlainan dengan pedagang yang datang ke pelabuhan Semarang. Sejak paruh abad XIX Pelabuhan Semarang menjadi pusat ekspor bagi produk pertanian dari pedalaman Jawa Tengah. Selain itu, pelabuhan Semarang juga menjadi pemasok barang impor dari luar daerah maupun luar negeri. Pelabuhan Semarang menjadi wilayah yang potensial dan strategis sebagai pelabuhan ekspor-impor untuk wilayah Jawa Tengah. Oleh karena itu pemerintah kolonial memberikan perhatian lebih pada pelabuhan Semarang. Berkembangnya Semarang sebagai pelabuhan utama di Jawa Tengah kemudian menimbulkan persaingan yang tidak seimbang dengan pelabuhan-pelabuhan lain, baik pelabuhan di pantai utara Jawa maupun selatan Jawa. Wilayah Semarang dengan potensi

ekologis yang menguntungkan cenderung semakin maju secara ekonomi. Namun demikian, daerah-daerah lainnya yang tidak mempunyai ekologi yang mendukukng serta kurang strategis mengalami kemerosotan dalam bidang ekonomi (Zuhdi, 2002: 60).

Pelabuhan Semarang didukung oleh puluhan perusahaan dagang dengan skala besar. Perusahaan yang bergerak dalam layanan tranportasi martim dibedakan menjadi 2 jenis, yaitu perusahaan milik Belanda dan perusahaan Swasta. Adapun rincian terkait perusahaan dagang tersebut dapat dijelaskan pada tabel berikut.

Tahun	Total perusahaan	Perusahaan swasta	Perusahan Belanda	Perbandingan perusahaan dagang Belanda dengan total Perusahaan
1829	13	9	4	31
1830	13	9	4	31
1831	14	9	5	36
1832	14	9	5	36
1833	15	5	10	67
1834	15	5	10	67
1835	15	4	11	73
1836	15	4	11	73
1837	13	6	7	54
1838	13	6	7	54
1839	17	9	8	47
1840	14	6	8	57

Tabel 2.2, Jumlah perusahaan dagang di Semarang tahun 1829-1830.
Sumber Claver, 2014:29

Berdasarkan tabel tersebut, Perusahaan dagang Belanda lebih mendominasi sejak tahun 1833. selama periode 1829–1840 perusahaan dagang swasta di Semarang berkiontribusi sebanyak 48% dari semua perusahaan dagang dalam distribusi

barang melalui transportasi kapal. Semarang memiliki rata-rata 14 perusahaan dagang yang aktif selama periode 1829–1840 dengan dominasi kontribusi Belanda dalam bisnis perdagangan tetap secara berkisar 40-60% (Claver, 2014:27). Sejak tahun 1818 perdagangan dari dan ke Jawa berada di bawah kontrol yang ketat. Batavia menjadi pelabuhan eksklusif untuk impor sekaligus ekspor, sementara pelabuhan Semarang dan Surabaya hanya dapat melakukan ekspor (Claver, 2014: 30). Meski demikian, Semarang mampu berkembang menjadi pelabuhan ekspor yang besar pada medio abad XX.

Semarang tidak akan berkembang pesat menjadi Pelabuhan ekspor yang besar tanpa dukungan dari wilayah wilayah Hinterland. Hubungan transportasi antara kota pelabuhan Semarang dengan wilayah pedalaman pada abad XX diperlancar dengan dibangunnya jaringan kereta api. Pelabuhan Semarang didukung oleh 3 perusahaan kereta api sebagai system transportasi yang menghubungkannya dengan wilayah pedalaman. Adapun perusahaan tersebut antara lain Nederlandsch Indie Spoor Maatschappij (NIS), Semarang-Joeana Stroomtram Maatschappij (SJS), anak perusahaan NIS, dan Semarang-Cheribon (Cirebon) Stoomtram Maatschappij (SCS). Jalur kereta api di bawah Nederlandsch Indie Spoor Maatschappij (NIS) Konstruksi dimulai pada 1869 dan jalur kereta api tersebut selesai pada 1873[8]. Baik konstruksi maupun eksploitasi ditangani oleh perusahaan swasta (Anrooij dkk (ed), 1979:59). Jalur tersebut menghubungkan langsung antara pelabuhan Semarang dengan wilayah Surakarta, Yogyakarta, Magelang (wilayah Kedu termasuk Temanggung) hingga ke Willem I atau Ambarawa. Perusahaan lainnya yaitu Semarang-Joeana Stroomtram Maatschappij (SJS), yang didirikan pada tahun 1887. Perusahaan tersebut awalnya merupakan jaringan transportasi trem uap dalam kota. Seiring dengan berjalannya

8 Dikuatkan dalam verslag tahun 1873

waktu, pada tahun 1899 perusahaan tersebut memperluas rutenya ke arah timur, hingga wilayah Mayong Demak, kemudian diperluas ke Blora. Perusahaan kereta api lainnya menghubungkan antara wilayah barat jawa dengan Semarang, yaitu Semarang-Cheribon Stoomtram Maatschappij (SCS). Perusahaan ini dibuka pada tahun 1908 dan melayani rute Semarang Cirebon dan sebaliknya (Erman, Saptari, 2013: 59).

Keberadaan Jalur kereta api memang memperlancar proses "lifting" (angkutan barang) dari pelabuhan semarang menuju wilayah pedalaman (Hinterland) maupun sebaliknya. Keberadaan transportasi kereta api dan transportasi lainnya menambah jumlah *lifting* (angkutan barang) dari tahun ke tahun. Hal tersebut dapat dilihat dari tabel "lifting" (angkutan barang) import dari Pelabuhan semarang ke wilayah vorstenlanden sebagai berikut.

Komoditas	1874	1875	1876	1877	1878	1889	1880	1881	1882	1883
bahan tekstil (manufaktur)	1665	2152	2014	1614	2165	2014	1647	1653	2025	2172
Meubel	538	722	590	301	675	591	782	692	817	640
Tembikar	276	192	214	258	470	435	295	344	280	481
Minuman	613	566	561	609	1148	1382	1126	1294	1488	1561
Provisien	158	89	126	138	323	394	203	270	372	356
Tepung	91	110	222	112	500	741	551	595	754	704
The	168	12	127	250	318	454	315	317	677	728
Air Mineral	-	-	119	129	147	113	176	159	220	267
Minyak Bumi	286	340	809	686	1800	2985	2974	2359	4518	3938
Benang	-	-	-	119	65	51	5	100	67	174
Deterjen	75	65	98	99	125	205	99	124	152	175
Damar	272	220	299	266	380	546	333	412	494	517
Obat	56	50	58	102	215	323	185	187	276	328
Bahan kimia	109	110	99	11	119	-	-	-	-	-
Sabun	-	-	-	-	316	390	154	246	561	552
Beras	6913	21800	27890	12626	15567	17515	19247	32723	23059	13496
Padi	140	93	205	27	248	112	46	82	-	-
Buah buahan	382	203	314	374	424	760	693	529	593	530
Kajang	-	577	915	465	588	1982	1775	1721	2590	2639
Ikan Asin	1653	1451	2463	1647	2191	2621	4295	42712	4249	4142
Terasi	422	428	607	562	824	1124	1199	1315	1165	1009
Garam	3466	3420	4254	3338	3683	5017	4371	5302	3778	3012
Opium	31	35	32	31	28	31	40	46	44	39

Gambir	424	403	529	552	729	883	819	867	1028	1020
Pupuk	85	393	353	193	498	674	941	400	243	195
Mebel	-	-	-	-	138	119	197	252	24	267
Pasir	-	-	-	-	-	1262	158	130	282	-
Pupuk Kandang	-	-	-	-	-	1262	158	130	282	-
Barang pembongkaran	-	-	-	-	-	319	-	-	-	-
Gula sirup	-	-	-	-	-	-	384	1119	765	1765
Kue kering	-	-	-	-	-	-	172	219	157	184
Produk pasar	-	-	-	-	-	-	955	1270	1805	1740
Besi	-	-	-	-	-	-	-	127	203	256
Benang	-	-	-	-	-	-	-	98	59	79
Batu kapur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1591
Bungkil	-	-	-	-	-	-	-	-	-	197

Tabel 2.3, *Lifting* (distribusi barang) dari Pelabuhan Semarang ke pedalaman Vostenlanden , 1874-1883. Sumber: Anrooij dkk (ed), 1979: 68

Berdasarkan tabel tersebut, sejak tahun 1874-1883 kebutuhan wilayah Vorstenlanden yang diangkut dari dan menuju ke pelabuhan Semarang paling banyak yaitu garam dan ikan asin. Selain itu, bahan tekstil dan kayang. Masyarakat Vorstenlanden membutuhkan bahan bahan tersebut untuk membuat batik dan kerajinan. Hal ini menandakan bahwa pemenuhan kebutuhan masayarakat Vorstenlanden tergantung oleh komoditas yang berasal dari luar daerah melalui pelabuhan Semarang. Distribusi komoditas dari wilayah hinterland (termasuk vorstenlanden) juga dipengaruhi oleh aktivitas perdagangan menggunakan transportasi maritim melalui pelabuhan Semarang.

Nafas kehidupan ekonomi di kota pelabuhan Semarang pada abad XIX-awal abad XX sangat kental dengan aktivitas kemaritiman. Pelabuhan yang dilengkapi dengan kanal dan mercusuar serta fasilitas penunjang seperti stasiun kereta api, kantor pos, kantor perdagangan, dan bangunan bank tidak pernah sepi sepanjang hari. Hampir setiap hari juga dijumpai beberapa kapal besar juga yang berlabuh di lepas pantai (untuk bongkar muat). Sejumlah kapal layar dengan ornamen khas, yang berasal dari Kepulauan lain di wilayah Nusantara, banyak

yang berlabuh di kanal pelabuhan yang direnovasi dari tahun 1872. Di sebelah kiri dan kanan kanal pelabuhan terdapat gudang-gudang untuk penyimpanan barang baik ekspor maupun impor. Tidak jauh dari pelabuhan dank anal terdapat pusat administrasi dan komersial kota dengan bangunan-bangunan yang berdiri kokoh. Semarang pada abad XX menjadi kota perdagangan terbesar ketiga di Jawa, setelah Batavia dan Surabaya. Pertumbuhan populasi yang cepat (dari sekitar 90.000 jiwa pada tahun 1900 menjadi 218.000 pada tahun 1930 jiwa) dan kebijakan kota yang aktif membantu menjadikan Semarang sebagai kota pelabuhan yang berkembang pesat pada dekade awal abad XX. Terlepas dari fungsi pelabuhan pusat impor dan ekspor bagi pedalaman Jawa tengah. Semarang menjadi jantung pemerintahan di wilyayah Jawa Tengah. Beberapa Industri berkembang di wilayah tersbeut pada awal abad XX, namun industri-industri tersebut kemudian sulit maju setelah tahun 1930. Keberadaan industri di semarang menjadi mesin untuk membangun kota yang kuat. Industri tersebut mengalami kemerosotan setelah perdagangan ekspor terhambat sejak 1930-an akibat resesi global (Anrooij dkk (ed), 1979: 92).

Jika menelisik pekembangan penduduk pelabuhan Semarang sebagai bagian dari ekologi pelabuhan, peningkatan secara signifikan terjadi pada akhir abad XIX. Pemerintah kolonial kemudian resah mengingat peningkatan populasi penduduk kota semarang sangat pesat. Peningkatan populasi perkotaan tersebut sulit dikontrol dalam yurisdiksi pemerintah. Selain itu kurangnya kebijakan perluasan kota, yang juga tidak melibatkan perusahaan swasta, menyebabkan Semarang menjadi kota yang sangat padat. Fenomena semacam ini sebenarnya banyak terjadi di beberapa wilayah di Eropa. Semarang sebagai salah satu kota pelabuhan terkemuka di pantai utara Jawa memiliki populasi penduduk sebanyak 60.000 jiwa pada tahun 1880. Pada tahun 1905 meningkat menjadi 97.000 jiwa. Populasi tersebut semakin meningkat hingga mencapai 101.000 jiwa pada tahun 1914. Sensus yang dilakukan pada tahun 1930

mengalami lonjakan pertumbuhan penduduk Semarang, dengan jumlah populasi sekitar 218.000 jiwa (Dutt, Costa, Aggarwal, dan Noble, 1994: 249).

	1850	1890	1920	1930	1941**
Populasi total	29.000	71.186	158.036	217.796	280.000
Pribumi	20.000	53.974	126.628	175.457	221.000
Cina	4.000	12.104	19.720	27.423	40.000
Vreemde Oosterlingen (Timur Asing/ Arab, dll)	1.850	1.543	1.530	2.329	2.500
Orang Eropa	1.550	3.565	10.151	12.587	16.500

* termasuk 1500 orang-orang makasar

**perkiraan

Tabel 2.4, Populasi Penduduk Semarang tahun 1850-1941.
Sumber: Brommer, et.al, 1995: 23

Sejak tahun 1870 'Eropanisasi' penduduk Semarang mengalami peningkatan persentase dari sekitar 5% pada tahun 1850 menjadi konstan 6% - 7% pada akhir era kolonial. Jumlah penduduk Eropa di kota Semarang merupakan jumlah yang paling sedikit jika di antara empat kota besar di Jawa. Jumlah penduduk Eropa di Batavia dan Surabaya hampir 10% dari populasi total penduduk sekitar tahun 1940, di kota Bandung bahkan lebih dari 12%. Masuknya orang Eropa ke kota-kota besar di Jawa (termasuk Semarang) sempat mengalami fluktuasi pada tahun 1920-an, namun pada tahun-tahun krisis (depresi ekonomi/ tahun 1930-an) justru semakin meningkat. Selama periode tersebut banyak orang Eropa dipaksa untuk mencoba peruntungan mereka melalui diversifikasi pekerjaan di wilayah Hindia Belanda. Pada kenyataannya, beberapa perusahaan pertanian terkena dampak parah krisis daripada industri lain. Hal ini memaksa banyak penduduk Eropa mencari perlindungan bisnis lain di kota-kota besar yang lebih fleksibel. Kondisi tersebut menjadikan Semarang masuk dalam sepuluh

kota yang memiliki perkembangan jumlah penduduk paling menonjol. Kepadatan penduduk di wilayah Semarang pada akhir abad XIX disebabkan oleh peningkatan kaum urban *hinterland* dalam dalam jumlah besar terutama setelah tahun 1870(Brommer, et.al, 1995: 23).

Peningkatan populasi di daerah pedesaan menjadi *push factor* dari banyaknya penduduk migrant ke Semarang. Adanya pertumbuhan yang pesat dan tuntutan yang semakin meningkat khususnya berkaitan dengan keterbatasan lahan pertanian. Hal inilah yang menyebabkan masyarakat mulai mencari kehidupan di tempat lain. Semarang yang pada awal XX mengalami ledakan ekonomi, kemudian muncul sebagai kota pelabuhan perdagangan yang tidak tersaingi terutama di wilayah Jawa Tengah. Migrasi penduduk menuju wilayah semarang terjadi karena Semarang merupakan daerah yang paling menarik terutama untuk mencari pekerjaan. Secara bertahap populasi orang orang Jawa di Semarang meningkat. Pada awal abad XIX, kurang dari 60% penduduk Semarang merupakan masyarakat Jawa yang berasal sekitar wilayah Semarang, Selang 90 tahun kemudian, meningkat sekitar 70% . Peningkatan ini juga diikuti oleh peningkatan serentak di populasi etnis Cina dan Eropa, Peningkatan populasi penduduk tersebut pada decade-dekade sekitar pergantian abad XX membawa masalah besar terutama dalam bidang perumahan dan kesehatan. Dikenalkannya Politik Etis pada tahun 1901 tidak membawa pengentasan masalah kesejahteraan penduduk di Hindia Belanda sebagai tugas utama bagi pemerintah kolonial. Di sisi lain, fasilitas kota-kota besar secara bertahap semakin berkembang sehingga menarik masyarakat di sekitarnya untuk bekerja memenuhi kebutuhan di kota tersebut. Urbanisasi dalam jumlah besar ke wilayah Semarang dari pedesaan di Jawa terjadi hingga tahun 1900an (Brommer, et.al, 1995: 23).

Kemakmuran wilayah kota Semarang ditopang oleh basis perdagangan internasional. Namun demikian, perdagangan tersebut tidak stabil pada tahun 1930an. Perkembangan harga

di pasar dunia mendikte fluktuasi harga komoditas yang diekspor melalui pelabuhan Semarang. Depresi ekonomi tahun 1930-an berimbas pada aktivitas perniagaan di pelabuhan Semarang. Fluktuasi harga komoditas yang cenderung menurun menjadi pukulan keras bagi kota Semarang, bahkan sulit dipulihkan hingga tahun 1940 (Anrooij dkk (ed), 1979: 92). Selain harus menghadapi depresi ekonomi secara global, pelabuhan Semarang pada awal abad XX juga harus menghadapi kondisi alam. Pendangkalan akibat lumpur sepanjang tahun menyebabkan pelabuhan Semarang sulit dikembangkan, sehingga hanya bisa dikategorikan sebagai pelabuhan pantai. Hanya kapal kapal-kapal kecil dengan jangkauan pelayaran antar pulau bisa singgah di dermaga pelabuhan Semarang (Erman, Saptari, 2013: 58).

BAB III
PERKEMBANGAN KOTA PELABUHAN SEMARANG MASA KOLONIAL

Perkembangan kota pelabuhan semarang tentu dipengaruhi oleh Pelabuhan Semarang itu sendiri, wilayah sekitarnya dan para migran (penduduk). Jika dibandingkan dengan kota-kota lainnya seperti Bandung dan Yogyakarta, perkembangan Semarang sebagai kota Pesisir secara historis jauh lebih dinamis. Semarang tidak memiliki fokus dalam pembangunan wilayah yang bersifat ortogonal dengan fokus pada arah utara-selatan seperti halnya Yogyakarta. Hal ini juga yang menyebabkan pola permukiman dan Segregasi di Semarang sangat berbeda. Perbedaan perkembangan antara Semarang dan Yogyakarta juga dilihat terkait wilayah Pecinan. Pola kota Semarang tidak dapat dianalisis dengan baik tanpa memperhatikan perkembangan Pecinan. pengaruh manifestasi perkotaan oleh Pecinan di Yogyakarta lebih sedikit. Latar belakang dan lingkungan perkembangan kedua kota mempengaruhi keberadaan wilayah permukiman tionghoa dengan dinamika yang berbeda. Wilayah pecinan Semarang mengalami perkembangan dan perpindahan beberapa kali. Letak aslinya tidak ada lagi sehingga morfologi asalnya hilang (Zahnd, 2008: 197). Tentunya perkembangan kota Pelabuhan Semarang, tata kota dan permukimannya tidak lepas dari adanya pelabuhan yang juga saling mempengaruhi. Bab ini mengulas tentang modernisasi pelabuhan, manajemen pelabuhan dan tata kota pelabuhan, proses dan perkembangan kota pelabuhan Semarang dan faktor yang mempengaruhi perkembangan kota pelabuhan Semarang.

A. Modernisasi Pelabuhan

Jawa pada awal abad ke-19 berada dalam bayang-bayang rezim Napoleon. Tokoh penentu kebijakan Hindia Belanda

(terutama wilayah Jawa) tidak lain adalah Herman Willem Daendels (Napoleon van Batavia). Hampir seluruh kebijakan terkait transportasi (salah satunya modernisasi pelabuhan) lahir dari tangan pria yang berasal dari Hattem, Gelderland. Herman Willem Daendels merupakan doktor dalam bidang hukum pada 1783, dan melarikan diri ke Prancis pada 1787 setelah kegagalan patriot Belanda melawan Stadhouder. Revolusi yang terjadi di wilayah Perancis menyebabkan dirinya diangkat menjadi seorang jenderal pada 1794. Sebagai pengabdi Bonaparte, Herman Willem Daendels diangkat oleh Louis dan disahkan raja Belanda menjadi gubernur jenderal Hindia Belanda pada 1807. Pada tahun 1808, Daendels mereformasi administrasi kolonial khususnya dengan membuat wilayah prefektur berdasarkan modal capital di Jawa yang dikelola oleh eks pejabat VOC dan elit pribumi (Joël, 1973).

Daendels memutuskan untuk merevitalisasi jaringan jalan dan pelabuhan guna memfasilitasi komunikasi dan pergerakan pasukan di Jawa. Revitalisasi tersebut sesuai dengan analisis terhadap beberapa wilayah di Perancis seperti yang dilakukan oleh James Williams. Marshal Daendels banyak belajar dari Napoleon, terutama dalam membangun wilayah yang terintegrasi dengan transportasi darat. Jalur Transportasi tersebut menghubungkan pulau Jawa dari Barat ke Timur, dengan pos-pos *relay* didirikan seperti halnya di Prancis. Selain itu, Daendels juga membangun beberapa fasilitas publik, seperti hotel (akomodasi pejabat pemerintah dan fasilitas administrasi pemerintahan. Hal lain yang tidak kalah penting yaitu pembangunan kanal di Semarang untuk menunjang transportasi maritim dan kebutuhan pelabuhan. pada awal abad XIX, kopi menjadi komoditas primadona dalam perdagangan di Jawa. Sistem pengiriman paksa dicanangkan dan digeneralisasi oleh Van den Bosch melalui Kultuurstelsel. Namun demikian, program tersebut mendapat blokade dari Inggris, sehingga wilayah Koloni Belanda (khususnya Semarang) tidak bisa menjual produknya. Misi utama Daendels mengintegrasikan

transportasi maritim dan darat melalui pembuatan jalan adalah untuk kepentingan pertahanan dan militer (Joël, 1973). Jatuhnya perancis di tangan Inggris menyebabkan Jawa dikuasai oleh Inggris, sehingga strategi yang telah dirancang Daendles tidak dapat terwujud secara maksimal.

Pembangunan pelabuhan pada tahun 1870-an mengubah Semarang menjadi pelabuhan aktif. Seiring dengan berjalanya waktu, pada pertengahan 1900-an, arti penting Semarang sebagai pusat perdagangan mengalami penurunan yang disebabkan oleh beberapa hal termasuk modernisasi pelabuhan (Joël, 1973). Arti penting dari keputusan untuk membangun pelabuhan modern daripada membuat pelabuhan kecil sebenarnya ditujukan untuk memaksimalkan proses bongkar muat sehingga efektif dan efisien. Hal tersebut kontras dengan yang terjadi di wilayah Semarang. Wilayah semarang justru membangun pelabuhan kecil untuk proses bongkar muat. Pada tahun 1900an, optimalisasi pelabuhan di Semarang dilakukan dengan meningkatkan fasilitas pelabuhan dengan memaksimalkan pelabuhan kecil yang baru dibangun. Pembangunan pelabuhan kecil dimulai pada tahun 1910 dan sempat tertunda karena perang. Pembangunan pelabuhan tersebut kemudian selesai pada tahun 1920. Sementara itu, pemerintah kolonial juga membuat rencana untuk untuk merevitalisasi pelabuhan besar. Implementasinya sempat ditunda karena Perang Dunia I. Revitalisasi juga terkendala ketatnya anggaran keuangan kolonial tahun 1920-an, serta depresi pada tahun 1930-an, dan Perang Dunia II (Dick, 2003: 53). Secara umum, Semarang membutuhkan anggaran yang besar untuk merevitalisasi pelabuhan. Dibandingkan dengan pelabuhan Cilacap, pelabuhan Semarang membutuhkan anggaran 3 kali lipat lebih banyak, sebagaimana tertera dalam tabel berikut.

Pelabuhan	1923	1925	1927	1928
Semarang	ƒ6.506.536	ƒ8.891.725	ƒ8.922.309	ƒ9.027.000
Cilacap	ƒ2.006.119	ƒ2.410.455	Tidak diketahui	Tidak diketahui
Pelabuhan pelabuhan Kecil	ƒ8.231.000	ƒ 5.939.002	ƒ 9.218.924	ƒ 9.474.000

Tabel 3.1, Perbandingan Modal yang diberikan Pemerintah untuk Pelabuhan sejak tahun 1923-1928.
Sumber: Zuhdi, 2002: 62

Pelabuhan Semarang dinominasikan sejak awal, seperti Batavia, Padang, dan Sabang agar dapat digunakan untuk berlabuh bagi kapal-kapal yang telah teregister oleh Belanda. Pada tahun 1925 pelabuhan Semarang didesain seperti halnya pelabuhan Genoa, di mana kapal-kapal tidak hanya memuat dan menurunkan muatan yang ringan saja, melainkan bisa melakukan aktivitas bongkar muat dengan tonase yang lebih. Namun demikian, pelabuhan Semarang masih terkendala dalam hal akses pintu masuk yang kurang memadai. Hal tersebut menyebabkan pemerintah kolonial membuat rencana perluasan akses masuk pelabuhan untuk mengurai kemacetan di pintu masuk pelabuhan. Modemisasi pelabuhan Semarang terkait pembangunan akses masuk pelabuhan tidak banyak dilakukan. Situasi pelabuhan Semarang pada akhirnya seperti pelabuhan Batavia lama. Revitalisasi hanya dilakukan pada saluran pelabuhan (Kali Baru) dengan membangun fasilitas *'Kleine Boom'* (kantor bea cukai) dan kantor pengawas dan menara pengawas untuk manajemen pelabuhan dan membuat *Prauwenveer* (dermaga perahu) bersifat permanen untuk aktivitas bongkar muat (Linden, 2010: 92).

Gambar 3.1 Dermaga kapal di pelabuhan Semarang
(De Boom in de haven te Semarang) tahun 1904.
Sumber: koleksi KITLV

Kondisi pelabuhan di Jawa (Batavia, Cilacap dan Surabaya) pada dasarnya memiliki tipikal yang sama, lain halnya dengan pelabuhan Semarang yang kurang menguntungkan terkait kondisi geografisnya. Semarang sekilas seperti pelabuhan Batavia, bebas dan tidak terlindungi di pantai utara Jawa dengan gelombang tenang. Jalan-jalan menuju pelabuhan sering ramai, sehingga proses pengangkutan kurang efisien dan efektif. Arsitek dan pengamat infrastruktur kemaritiman bernama De Jongh, pernah memberikan rekomendasi agar dapat terwujud pelabuhan Semarang dengan tata letak pelabuhan yang layak untuk kapal laut. Namun demikian, De Jongh memberikan kesimpulan bahwa pelabuhan Semarang belum dapat berkembang signifikan sebagaiman pelabuhan Surabaya dengan lalulintas perdagangan yang padat. Hal ini disebabkan Semarang dengan endapan lumpurya sangat sulit untuk membangun pelabuhan besar. Oleh karena itu, revitalisasi pelabuhan di Semarang hanya sebatas pembangunan pelabuhan perahu dengan tonase 40-60 Ton saja (*prauwen haven*). Kepadatan di *prauwen haven* diurai dengan melebarkan saluran kanal, sehingga proses pengiriman (muatan barang)

sepanjang kanal menuju ke akses keluar masuk laut. Saluran tersebut memiliki panjang sekitar 2 Km, dan berada dekat dengan permukiman warga dan jalan-jalan arteri. Keberadaan kanal tersebut juga diawasi oleh pabean yang berada sekitar 500M dari tempat bongkar muat. Hal tersebut memudahkan untuk memeriksa muatan perahu dan menaksir barang yang dikenakan pajak(Anonim, 1911: 250).

Gambar 3.2 Pelabuhan kanal yang dikembangkan di Semarang, hingga tahun 1915.

Sumber: Koleksi KITLV

Keberadaan pelabuhan Semarang sebenarnya tidak mampu berkembang signifikan searah dengan perkembangan perdagangan yang sangat cepat. Semarang kemudian berubah secara bertahap memasuki situasi yang tidak lagi mampu mewadahi kebutuhan ekspor. Tidak dapat dipungkiri bahwa pembangunan pelabuhan membutuhkan biaya yang besar. Pembangunan untuk mengoptimalisasi pelabuhan perahu tahun 1900an dilakukan dengan penggalian saluran kanal di sisi timur dekat dengan hilir laut. Pelabuhan perahu yang dirancang tersebut memiliki luas permukaan air sekitar 81 Ha. dan memiliki dermaga sepanjang 850 M. Selain itu, dilakukan pembangunan gudang pabean dengan luas lebih dari 20.000 M^2

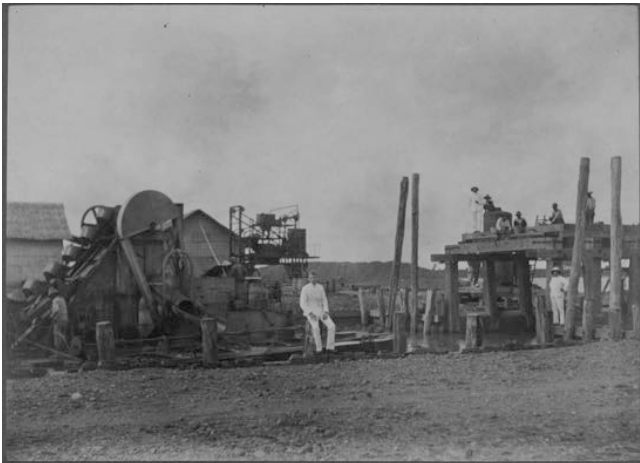
yang masuk dalam kontrak sebesar ƒ 2.200.000. Pembangunan beberapa fasilitas tersebut merupakan strategi yang terbaik untuk meningkatkan pelayanan pelabuhan. Pembangunan pelabuhan yang terletak di hilir kanal serta beberapa gudang dianggap paling efektif untuk mempercepat proses bongkar muat. Selain itu juga ditujukan agar dapat menampung kapal yang berlabuh lebih banyak (Anonim, 1911: 249-251).

Pada periode berikutnya, aktivitas pengembangan pelabuhan Semarang yang paling banyak dilakukan adalah pengerukan lumpur, membendung, dan membuat daratan. Perbaikan sarana pelabuhan mulai dilakukan dengan membendung tepi dermaga bagian barat dan timur di tahun 1870. Antara tahun 1912-1914, tanggul di bagian barat diperpanjang menjadi 410 meter dan pada 1919-1922, tanah endapan akibat lumpur di bagian timur dibentuk memanjang hingga 1680 meter, sehingga dapat digunakan untuk pelabuhan (Zuhdi, 2002:61).

Gambar 3.3, Proses pembangunan fasilitas di sekitar pelabuhan Semarang tahun 1870

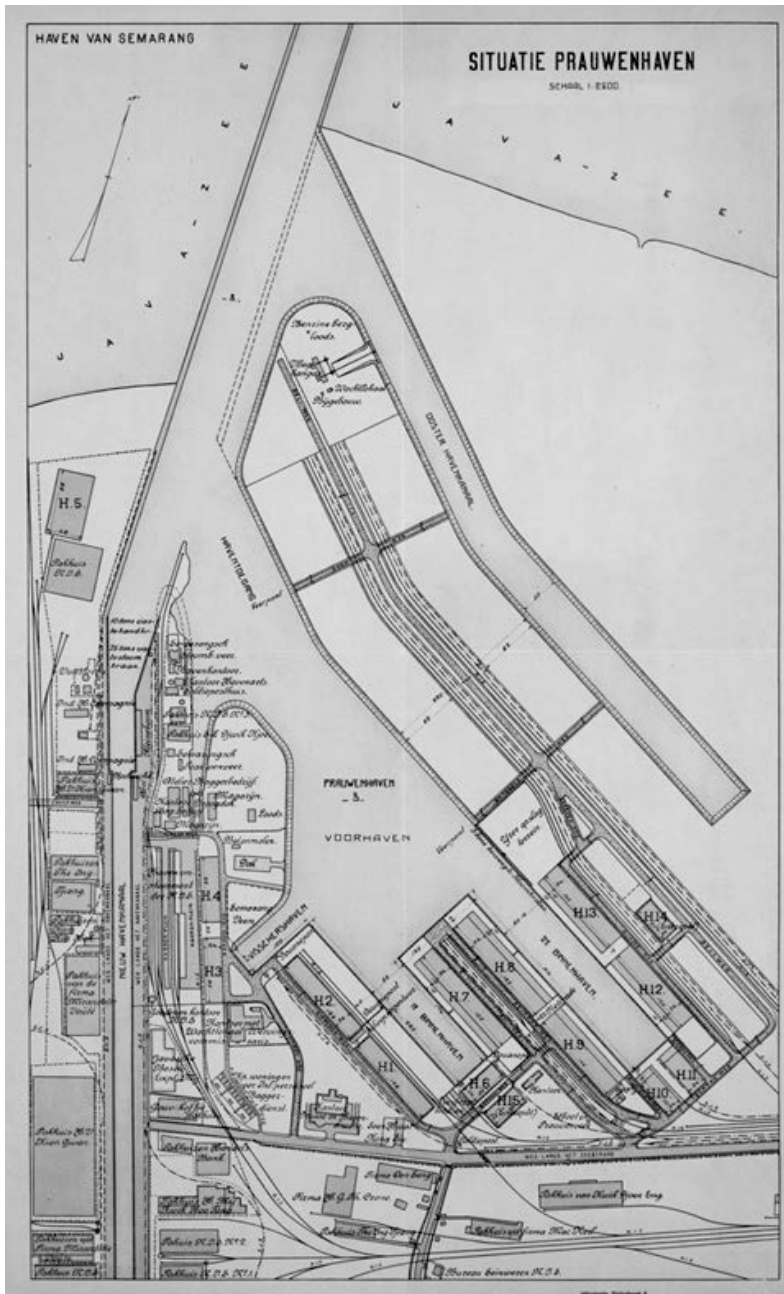
sumber: koleksi Geheugen van Nederland

Pengerukan tanah memang sering dilakukan mengingat banyaknya endapan lumpur yang masuk ke saluran kanal dan

wilayah pelabuhan perahu Semarang. Proses pengerukan juga membutuhkan biaya yang mahal terutama dalam pengoperasian alat keruk. Intensitas pengerukan endapan lumpur lebih banyak dilakukan setelah kebijakan terkait pembangunan wilayah pelabuhan Semarang ditetapkan pada tahun 1900an. Saluran kanal dibersihkan dari endapan lumpur agar perahu atau kapal dapat berlabuh di sepanjang kanal, sehingga pelabuhan bisa menampung hilir mudik kapal dalam jumlah yang banyak. Pengerukan endapan lumpur di saluran kanal setiap tahun dilaporkan oleh Komisi Pelabuhan Semarang (Semarang Zeehaven Commissie) dalam verslag van de Semarang Zeehaven Commissie (Majalah De Waterstaats Ingenieur, tahun 1930 Volume 18: 228).

Gambar 3.4, Proses pengerukan tanah untuk pengembangan pelabuhan Semarang tahun 1911

Sumber: koleksi Memory of the Netherlands

Fasilitas pelabuhan Semarang sebenarnya dilengkapi dengan pembangunan Galangan kapal besar yang memuat Empat kapal dengan tonase 10.000 ton per tahun. Pembangunan galangan kapal di Semarang, bekerjasama dalam kontrak Dry Dock Partnership. dengan Tanjung-Priok dan Surabaya, dengan investor dan arsitek O. van Konijnenburg dan lr. J. W. O. Thomson.

Setelah pembangunan selesai, dilakukan pengangkatan manajer galangan kapal Semarang yang di bawah perusahaan publik terbatas. Manajer galangan kapal yang ditunjuk setelah galangan kapal difungsikan secara utuh (tahun 1909) yaitu lr. A. P. Adama van S.. Pengangkatan manajer tersebut berdasarkan rekomendasi karena kedekatan dengan Departemen Urusan Ekonomi. Hal tersebut juga dilakukan dengan persetujuan penuh dan bekerja sama dengan badan-badan terkait dari departemen Urusan Ekonomi. Alasan yang mendasari pembangunan galangan kapal di Semarang adalah tingginya permintaan untuk pemeliharaan kapal. Sebagian pejabat pemerintah kolonial kala itu tidak setuju pada pembangunan galangan kapal yang dapat menampung kapal dengan tonase besar untuk meningkatkan kinerja transportasi pelabuhan. Seiring dengan berjalannya waktu, studi feasibilitas dilakukan oleh para arsitek dan ahli transportasi maritim. Pembangunan galangan kapal di dekat pelabuhan Semarang memang sangat dibutuhkan yang mampu menampung kapal dengan kapasitas10.000 ton. Galangan kapal tersebut tidak hanya mereparasi, tetapi juga memproduksi beberapa kapal besar. Semarang dengan perairan pantai yang relative tenang dan kedalaman minimum tiga meter cukup ideal untuk dibangun sebuah galangan kapal. Produksi kapal yang dilakukan di Semarang tentunya hanya beberapa bagian saja, sepeti lambung kapal atau badan kapal, selebihnya diseleseiakan di Batavia dan Surabaya yang memiliki teknologi galangan kapal lebih maju, bahkan beberapa bagian diselesaikan di Australia (Soerabaijasch handelsblad, 21-07-1941).

Gambar 3.5, Peta pelabuhan Semarang (Haven van Semarang).
Sumber: koleksi Leiden University Libraries, Colonial Collection

Sinergitas antara galangan kapal dengan pelabuhan dilakukan agar pelabuhan Semarang bisa menjadi pelabuhan yang maju. Pada dasarnya, kondisi pelabuhan di Semarang pada tahun 1900an memilki banyak kesamaan dengan kondisi pelabuhan di Surabaya, seperti yang yang dijelaskan dalam 6 hingga 9 laporan de Jongh sebelumnya. Proses *transshipment* (bongkar muat) dilakukan dengan perahu melalui saluran kanal menuju ke gerbang pelabuhan yang berdekatan dengan laut. Letak gerbang pelabuan sekitar 500 M dari bibir pantai. Semarang memiliki signifikansi perdagangan dan lalulintas pengiriman lebih kecil dari pada Surabaya terutama periode medio abad XIX dan awal abad XX. sebelum tahun 1908 tercatat pergerakan pengiriman melalui kapal berjumlah 3.000.000 R.T. dan pergerakan barang sebesar 470.000 ton. Sebenarnya, pelabuhan Semarang sebagai pelabuhan niaga kurang menguntungkan, ditinjau dari lokasinya berkaitan dengan alam. Oleh karena itu, pengaturan tata letak pelabuhan yang tepat untuk kapal yang berlayar di laut membutuhkan pekerjaan yang rumit dan sangat menyita biaya. Pemerintah kolonial kemudian memutuskan untuk tidak membangun pelabuhan Semarang secara kompleks. Hal itu berkaitan dengan keuntungan yang sulit diprediksi. Pemerintah cukup puas dengan membuat kebijakan memperbaiki situasi tersebut melalui pembangunan fasilitas pelabuhan dekat dengan muara saluran kanal untuk bongkar muat kapal tonase sedang dan kecil (Kraüs dan Jongh, 1910).

B. Perkembangan Kota Pelabuhan Semarang

Selama abad ke XVIII, Semarang tumbuh menjadi pelabuhan terpenting di Jawa, dengan jaringan perdagangan membentang di sepanjang pantai utara Jawa hingga ke wilayah Sumatera, khususnya Palembang dan Selat Malaka. Perdagangan luar negeri didominasi oleh orang-orang Cina dan Jawa. Namun

pada perkembangannya, sekitar tahun 1775 hampir 3% dari nakhoda yang terdaftar dalam pelayaran internasional yang membawa komoditas dari Jawa adalah orang Eropa. Nahkoda yang berasal dari etnis Cina jumlahnya 26 %, sedangkan nahkoda dari Jawa berjumlah 41 %. Sebagian besar nahkoda Eropa tersebut bergantung pada VOC dalam aktivitas pelayaran mereka (Bosma, dan Raben, 2008: 42).

Sejak tahun 1818 perdagangan dari Jawa maupun ke Jawa berada di bawah kendali yang sangat ketat. Batavia menjadi pelabuhan eksklusif hanya untuk aktivitas impor, sementara aktivitas ekspor dapat dilakukan dari pelabuhan Batavia, Semarang dan Surabaya. Pelabuhan tersebut juga memberlakukan sistem pabeaan diferensial, di mana impor dipungut biaya yang berbeda antara kapal Belanda dengan kapal lainnya. Kapal Belanda harus membayar secara signifikan lebih rendah daripada kapal-kapal asing lainnya. Guna mengurangi persaingan, Belanda juga memperketat hukum imigrasi pada tahun 1823. Hal ini juga berimplikasi pada regulasi perjalanan dan tempat tinggal menjadi ketat dan sangat dibatasi. Warga Asing hanya bisa menyewa tanah, sementara itu penduduk asli, warga negara Belanda, dan warga Tionghoa yang lahir di Hindia Belanda diperbolehkan untuk membeli tanah di wilayah tertentu (Claver, 2014: 30). Oleh karena itu, gudang-gudang yang berada di sekitar pelabuhan berdiri di tanah yang berstatus sewa.

Pelayaran kapal-kapal Belanda di Jawa (termasuk di wilayah Semarang) pada awalnya memiliki peran marjinal dibandingkan dengan pelayaran kapal lokal maupun Cina. Pada tahun 1816, tercatat hanya dua puluh kapal berlayar dari Belanda ke Jawa. Delapan tahun kemudian, kapal Belanda yang berlayar ke jawa mengalami peningkatan hingga sekitar 53 kapal. Perusahaan Belanda di Batavia dan Semarang menghadapi persaingan ketat dari agen bisnis lainnya, terutama Inggris, yang menghasilkan keuntungan besar melalui ekspor tekstil ke wilayah Timur. Perjanjian internasional, proteksi, dan regulasi melalui sistem

tarif diferensial serta mengurangi potensi hambatan dalam perdagangan terbukti menjadi stimulus bagi peningkatan pelayaran internasional Belanda. Batavia ditetapkan sebagai pelabuhan eksklusif khusus impor, sementara ekspor dapat dilakukan di pelabuhan Batavia, Semarang maupun Surabaya. Nederlandsche Handel Maatschappij (Perusahaan Dagang Belanda) memberikan dorongan ekonomi wilayah pelabuhan (termasuk di Semarang), terutama dalam aktivitas ekspor-impor. Perusahaan tersebut didirikan pada tahun 1824 atas prakarsa Raja William I untuk merangsang pertumbuhan perdagangan antara Belanda dan wilayah koloni. Pada proses operasionalnya, NHM menyewa kapal pribadi untuk mengangkut kopi, nila dan tembakau ke Belanda, sebagai komoditas dalam perdagangan di pasar internasional. Tonase beberapa komoditas yang dikirim mengalami pertumbuhan dari masa ke masa. Keterlibatan tenaga kerja dan armada pedagang pun semakin bertambah. Tercatat sebanyak i 24.000 pria melakukan kegiatan pengangkutan sebanyak 130.792 ton pada periode antara 1801 dan 1825. Angka tersebut bertambah menjadi 35.000 pria dengan pengangkutan sebanyak 479.000 ton antara 1851 dan 1875. Peningkatan tersebut menunjukkan keberhasilan kebijakan insentif Raja Belanda. Peningkatan tersebut juga berakibat kapal dagang Belanda menduduki peringkat keempat dunia dalam hal aktivitas perdagangan dengan muatan dan nilai komoditas tertinggi pada pertengahan abad ke-19 (Antunes dan Gommans (ed), 2015: 49). Hal tersebut menyebabkan Semarang mendapatkan predikat sebagai kota pelabuhan kolonial.

Istilah kota pelabuhan kolonial dalam konteks wilayah Asia Tenggara dan Asia Selatan sebenarnya digambarkan sebagai pusat kota kosmopolitan yang memiliki beberapa komunitas perniagaan poliglot[9]. Komunitas perniagaan tersebut terhubung

---

9 Komunitas heterogen yang mampu menuturkan beberapa bahasa dengan sangat mahir dalam melakukan aktivitas perniagaan.

dengan perdagangan yang bersifat global serta memiliki jaringan pengiriman yang luas. Kota-kota tersebut juga dipandang sebagai kantong-kantong yang secara sosial, morfologis, dan budaya berbeda dari daerah pedalaman, tetapi menjalankan kontrol ekonomi dan politik atas wilayah pedalaman. Kota pelabuhan seperti Semarang mengikat daerah-daerah hinterland ke dalam produksi dan konsumsi ekonomi imperial serta global. Secara historis, kota pelabuhan sering berfungsi sebagai ibukota regional (Benjamin, 2007: 257).

Kota- Kota pelabuhan di wilayah Asia Selatan dan Tenggara abad ke-19 dan ke-20 banyak berkembang, antara lain Aden, Karachi, Bombay, Madras, Colombo, dan Calcutta di sepanjang pesisir Samudra Hindia. Selain itu, kota Penang, Melaka, dan Singapura di sepanjang Selat Melaka. Kota Batavia, Semarang, Surabaya, dan Makassar di sekitar Laut Jawa dan wilayah lainnya. kota pelabuhan kolonial sebagian besar dikuasai oleh orang –orang Asia (didominasi Tionghoa) dan Eropa antara abad XVI hingga awal abad XIX. Sudah barang tentu, kota pelabuhan kolonial dapat dengan mudah dibedakan dari pelabuhan lain dari sisi bagaimana kota tersebut berkembang. Perbedaan lain juga berkaitan ukuran dan morfologi, serta tingkat kontrol kota-kota kolonial terhadap daerah pedalaman. Selain itu, skala dan ruang lingkup fungsi komersial, keuangan, administratif, dan sosial-budaya yang ditangani, serta peran kota-kota kolonial tersebut dalam mengintegrasikan daerahnya masing-masing dengan struktur ekonomi kolonial yang lebih luas (Benjamin, 2007: 257-259).

Fungsi komersial kota-kota pelabuhan Eropa, dan lingkungan politik dan ekonomi mereka membentuk morfologi sosial dan fisik kota serta peran sosialnya antara abad XVI hingga XIX. Di antara unsur-unsur yang mendefinisikan kota-kota pelabuhan (termasuk Semarang) adalah tingkat kosmopolitan kota. Tingkat cosmopolitan tersbut terkait erat dengan fungsi komersial kota-kota. Hal tersebut merupakan konsekuensi dari aktivitas perusahaan perdagangan Eropa dalam mengakses struktur

dan jaringan perdagangan yang sudah ada sebelumnya di Asia. Kondisi tersebut kemudian diperkuat dengan penataan sosial terkait perniagaan dan pekerjaan di wilayah tersebut pada periode awal modern. Selain itu, mereka juga dikelompokkan sesuai dengan etnis dan agama (Benjamin, 2007: 258-259).

Perkembangan kota –kota pelabuhan (termasuk wilayah semarang) tidak dapat terwujud tanpa menarik komunitas pedagang etnis tertentu dan kelompok-kelompok pengrajin ke wilayah tersebut. Di Asia Tenggara, kota-kota pelabuhan biasanya merupakan pusat komunitas poliglot yang didominasi etnis Tionghoa, Arab, Melayu, Bugis-Makassar, Bali, dan Jawa. Namun, etnis Tionghoa merupakan etnis migran yang memiliki peranan penting dalam pengembangan kota-kota pelabuhan di Asia Tenggara. Hal ini tidak lain karena luasnya koneksi mereka terutama jaringan perdagangan Tiongkok (khususnya perdagangan maritim). Masyarakat Tionghoa yang bermukim di kota-kota pelabuhan tidak hanya memediasi perdagangan regional dan transregional dengan Tiongkok, tetapi juga bertindak sebagai perantara perpindahan buruh dan pengrajin Tiongkok ke kota-kota pelabuhan. Sebagian besar dari para buruh berkontribusi dalam pembangunan serta perluasan pelabuhan dan tata kota. Buruh tersebut juga menjadi bagian dari jaringan peranakan Tionghoa lokal yang sudah mapan. Pola perkembangan kota ini direplikasi di kota-kota pelabuhan utara Jawa seperti Semarang, Surabaya, Jepara, dan Tegal.

Kebebasan beragama dan toleransi beragama merupakan dimensi penting dari kosmopolitan kota-kota pelabuhan. Toleransi agama merupakan cara untuk menarik dan mempertahankan kelompok-kelompok pedagang yang berbeda, serta menjadi kebijakan utama perusahaan dagang Eropa. Namun, perbedaan agama menjadi penting sebagai penanda perbedaan komunal. Meskipun begitu, perbedaan tidak tidak menghalangi warga untuk menikahi lintas agama dan etnis. “Eropanisasi” kota-kota pelabuhan kolonial Belanda mendorong munculnya kekristenan lokal. Gereja Reformasi Belanda

berusaha untuk mensosialisasikan orang-orang Kristen lokal, baik Katolik maupun yang baru menganut agama Kristen melalui pernikahan. Gereja-gereja di kota-kota pelabuhan dipandang oleh pejabat perusahaan perdagangan sebagai benteng penting masyarakat dan cita-cita bangsa Eropa (Benjamin, 2007: 257-259).

Kota-kota pelabuhan Asia Tenggara diorganisir dengan cara yang mencerminkan kemampuan terbatas orang Eropa. Hal ini disebabkan oleh kurangnya pemahaman sosial orang eropa Eropa, modal budaya, serta biaya operasional. Kota-kota pelabuhan Belanda seperti Batavia, Surabaya, Tegal, Makassar, dan khususnya Semarang, memiliki hierarki pemimpin (dari letnan hingga mayor) yang memimpin setiap komunitas etnis. Selain itu, orang Tionghoa di Batavia dan Semarang secara komunal membentuk badan-badan salah satunya kongkoan untuk mengatasi permasalahan yang melibatkan komunitas Tionghoa setempat. Terlepas dari segregasi etnis, dan agama, pertumbuhan populasi mestizo (perkawinan campuran) juga mewarnai kompleksitas masyarakat kota-kota pelabuhan Eropa. Perkawinan antara pejabat perusahaan dagang dengan perempuan setempat (mestizo atau budak Indo-Portugis) baik di Semarang dan Batavia merupakan hal yang biasa, begitu juga dengan praktik pergundikan. Hal ini disebabkan rasio gender yang tidak proporsional dalam populasi migran. Masyarakat Eropa melihat kelompok mestizo ini sangat penting untuk pembentukan komunitas yang memiliki hubungan dan kesetiaan kepada orang Eropa.

Masyarakat peranakan di Jawa muncul melalui pernikahan wanita lokal dengan pria Tionghoa yang memilih untuk mempertahankan budaya Tionghoa mereka. Perkawinan lintas komunitas etnis dengan pola tempat tinggal kelompok-kelompoknya, sering membuat Belanda frustasi terkait upaya untuk memisahkan mereka, terutama untuk menempati kelompok-kelompok dengan etnis campuran. Hibridisasi (percampuran) semacam itu sering menimbulkan masalah

bagi pemerintah di kota-kota pelabuhan berkaitan dengan upaya klasifikasi dan perpajakan, serta administrasi kasus-kasus hukum. Percampuran (Hibridasi) juga menyebabkan persaingan antara hierarki dan struktur komunal yang berbeda di kota-pelabuhan atas restu dari penguasa Eropa. Kontrol atas masyarakat sangat penting bagi kekuasaan dan otoritas para pemimpin komunitas etnis (Benjamin, 2007: 257-259).

Kota-kota pelabuhan Eropa seperti Semarang, tidak pernah mendominasi perdagangan atau populasi masing-masing wilayah atau subregional. Terlepas dari perbedaan morfologisnya, kota-kota pelabuhan Asia Tenggara memiliki dampak terbatas pada daerah pedalaman dan lingkungan politiknya. Adanya rantai perdagangan, terutama di bidang rempah-rempah seperti cengkeh dan pala dirusak oleh berbagai jaringan perdagangan Asia dan swasta. Hal ini disebabkan oleh kendali atas wilayah “pedalaman” yang memproduksi komoditas tersebut. Perusahaan dagang Eropa bergantung pada penguasa lokal dan jaringan pedagang lokal di pedalaman untuk mengakses berbagai produk di mana mereka dipaksa untuk berurusan dengan penguasa lokal (Benjamin, 2007: 258-259).

Pengembangan wilayah Semarang sebagai kota pelabuhan dengan pusat komersial dan administrasi, pada abad XIX ditandai dengan pembuatan jalan baru dan perbaikan beberapa ruas jalan yang menghubungkan tempat-tempat produksi di sekitarnya. Di bawah kuasa Gubernur Jenderal yang bertugas dari tahun 1808 hingga 1811, tenaga kerja lokal banyak dikerahkan untuk membangun jalan tersebut. Pengerahan tenaga kerja yang fenomenal yaitu saat membangun Groote Postweg di sepanjang pulau Jawa. Meskipun alasan militer (invasi Inggris yang terus mengancam) menjadi dasar pembangunan jalan tersebut, keberadaan jalan tersebut juga menjadi sangat penting bagi mobilitas personel sipil dan lalu lintas pesan. Di Semarang, Groote Postweg menghubungkan jalan pesisir ke Kendal di bagian Barat, kemudian terhubung dengan Bodjong,

Heerenstraat dan Karangbidara di arah timur menuju Demak. Selain infrastruktur jalan, reformasi tata pemerintahan di bawah Daendels, juga diperkenalkan di Jawa. Tata pemerintahan tersebut meletakkan dasar sentralisasi otoritas yang kuat di Hindia Belanda. Namun demikian, tata pemerntahan tersebut diubah di bawah administrasi interim Inggris antara 1811 dan 1816, mengikuti contoh Perancis (Brommer, et.al., 1995: 13).

Pada awal September 1811, setelah kepergian Daendels, Inggris akhirnya menginjakkan kaki di Semarang. Pengganti Daendels (Janssens) tiba di semarang. Inggris memiliki harapan di Jawa Tengah agar mendapat dukungan para pangeran Jawa. Daendels memilih wilayah Srondol (selatan Semarang) untuk tempat pertahanan sebagai akibat dari tidak adanya pasukan pembantu dari Madura. Selain itu juga terjadi kepanikan yang muncul akibat gerakan pasukan para pangeran Jawa setelah kemunculan Inggris. Serangan demi serangan yang dilakukan menyebabkan mereka mundur ke Tangier dekat Salatiga. Pada tanggal 17 September 1811, gubernur jenderal dipaksa untuk menyerah secara definitif. Setelah menguasai Jawa Tengah, gubernur Inggris tidak menganggap Semarang sebagai wilayah signifikan memberikan kontribusi. Signifikansi strategis kota terutama karena fungsinya sebagai pintu gerbang ke negara-negara Kerajaan. Kota elabuhan tersebut bagi Inggris hanya bersifat militer (tempat persiapan untuk melakukan invasi). Semarang hanya wilayah pantai yang dangkal, tanpa tempat ideal untuk berlabuh dan terlindungi. Pertahanan kota pelabuhan tesebut hanya terdiri dari benteng dengan jumlah senjata artileri yang terbatas. Persenjataan tersebut hanya dapat untuk pertahanan melawan musuh domestik. Sebelum tahun 1790, Komisi Militer yang dikirim dari Belanda menyelidiki pertahanan terutama di wilayah Semarang untuk mengamankan aset Belanda. Komisi militer kemudian mengusulkan pembangunan benteng besar di selatan perumahan Belanda (Brommer, et.al., 1995: 13).

Perkembangan pelabuhan singapura membuat iklim kompetisi pelabuhan dalam menyediakan layanan prima dengan fasilitas penunjangnya membuat beberapa pelabuhan termasuk di Jawa (khususnya Semarang) berbenah. Perubahan tersebut terjadi sejak tahun 1825. Pelabuhan di Sumatra dan Jawa (termasuk Semarang) dinyatakan sebagai pelabuhan dengan manajemen yang bebas dan terbuka tanpa batasan untuk semua pengiriman ke luar negeri. Sejak tahun 1836, Nederlandsche Handel-Maatschappij diizinkan untuk memuat komoditas dari jawa dengan kapal sewaannya dan berangkat ke luar negeri langsung dari beberapa pelabuhan kecil (Sekitar Semarang hingga Jawa timur, bahkan Cilacap). Konsesi-konsesi untuk pengiriman ke luar negeri tersebut kemudian mengurangi lalu lintas untuk pengiriman kolonial di beberapa pelabuhan besar (termasuk Semarang). Kebijakan tentang regulasi monipoli juga dipertahankan hingga tahun 1850. Pada tahun 1850an, pengiriman komoditas perdagangan dari dan ke wilayah metropolitan Belanda diizinkan masuk melalui pesisir dan intra-kolonial (Broeze, 1979: 251-269).

Pelabuhan Semarang memiliki peranan penting di era kolonial. Kapal-kapal yang penuh dengan komoditas seperti gula, karet, kopi dan teh banyak bersandar dan mengisi muatan di pelabuhan tersebut untuk dibawa ke Belanda. Pelabuhan semarang masih penting untuk wilayah Jawa Tengah. Mercusuar Semarang dibangun pada tahun 1884. Adanya mercusuar menyebabkan lebih banyak kapal bisa merapat ke pelabuhan Semarang. Kapal-kapal tersebut menjadi transportasi ekspor gula dari Jawa Tengah. Mercu Suar tersebut diberi nama "Willem III" sesuai dengan nama raja Belanda yang berkuasa pada saat pembangunan (Anonim, 2013).

Pelabuhan Semarang sangat penting terutama untuk aktivitas ekspor hasil produksi pertanian dari pedalaman khususnya gula. Jawa menjadi salah satu produsen gula terbesar di dunia pada akhir abad kesembilan belas. Perkembangan pelabuhan menyebabkan beberapa perusahaan penting

bermunculan di sekitar pelabuhan, seperti perusahaan pupuk, pabrik tepung, penyimpanan minyak dan pembangkit listrik. Kali Baru atau " Nieuwe Havenkanaal (Saluran Pelabuhan Baru)" merupakan kanal yang direvitalisasi agar dapat digunakan sebagai penunjang transportasi maritim. Kali Baroe menjadi saluran pendek yang menghubungkan pusat Semarang langsung ke daerah pelabuhan yang dibangun sekitar tahun 1870. Pada muara saluran kanal tersebut didirikan kantor bea cukai "De Kleine Boom", sekaligus menjadi tempat bongkar muat berlangsung (Anonim. 2013). Saluran kanal tersebut masih digunakan hingga saat ini, tetapi tidak seintensif dahulu.

Semarang merupakan pelabuhan terbesar kedua, Jika dilihat dari prosentase tonase muatan, terutama di tahun 1820. Hal ini menandakan bahwa semarang menjadi pelabuhan yang ramai disinggahi kapal-kapal dagang. Adapun fluktuasi prosentase tonase muatan dijelaskan dalam tabel berikut.

Pelabuhan	Tahun						
	1820	**1825**	**1830**	**1835**	**1840**	**1845**	**1850**
Batavia	27,1	28,2	28,6	45,2	34,6	31,8	22,6
Pelabuhan kecil Jawa Tengah *	7,4	13,4	9,8	7,7	8,7	7,3	9,5
Semarang	20,7	15,2	20,5	2,2	13,3	13,6	10,1
Rembang	4,7	8,8	9,2	2,2	5,2	8,3	7,8
Gresik	15,5	10,0	14,6	17,8	17,2	17,2	28,4
Surabaya	15,5	19,3	13,7	10,6	16,9	17,9	17,6
Pelabuhan kecil Jawa Timur **	9,1	5,2	3,7	4,1	4,1	4,0	4,0

* Cirebon, tegal, Pekalongan, juwana, Jepara

** Pasuruan Probolinggo, Besuki, Banyuwangi, Madura, Sumenep

Tabel 2. 5 Lokalisasi Pelayaran di Jawa (dalam % dari total tonase muatan).

Sumber: Broeze F.J.A. 1979

Berdasarkan tabel tersebut, kurun 1820an Semarang merupakan pelabuhan dengan aktivitas bongkar muat terbesar ke 2 setelah Batavia. Seiring dengan berjalanna waktu, aktivitas tersebut justru mengalami penurunan terutama kurun waktu 1830-1835. Periode tersebut merupakan periode terjadinya perang Jawa yang banyak merugikan Belanda. Posisi Semarang kemudian tergantikan oleh Gresik sebagai pelabuhan dengan aktivitas bongkar muat terbesar ke 2 di Jawa. Perlahan tapi pasti, pelabuhan Semarang kemudian bangkit dalam kurun 1840-1850 menjadi pelabuhan dengan aktivitas bongkar muat terbesar ke 4 di Jawa.

C. Manajemen Pelabuhan Serta Tata Kota Pelabuhan

Terdapat perbedaan jenis-jenis kota pelabuhan yang mempengaruhi tata kota kolonial. Perbedaan tersebut terletak pada keragaman dalam fungsi perkotaan, seperti pelabuhan, komersial, manufaktur, budaya, atau administrasi. Sebagian besar kota pelabuhan yang terdapat di wilayah Hindia Belanda (termasuk Semarang) masuk dalam jenis kota pelabuhan dengan fungsi komersial dan administrasi. Pelabuhan pelabuhan yang terdapat di wilayah Hindia Belanda sebagian merupakan kategori kota pelabuhan insular. Berbeda halnya dengan Semarang yang menjadi pelabuhan ibukota kolonial serta pelabuhan regional sekunder. Namun demikian, seperti halnya pelabuhan Medan, Semarang tidak memiliki basis administrasi yang besar (Kuhnt-Saptodewo, Grabowsky dan Grossheim, 1997: 240). Oleh karena itu, Semarang masih memiliki fungsi sebagai pelabuhan insular.

Sebagai kota pelabuhan, Semarang berurusan dengan pengunjung atau warga asing merupakan aktivitas sehari-hari yang harus dilakukan di kota-kota pelabuhan. Kontak dengan beragam kelompok etnisitas dan budaya membentuk fungsi kota Semarang dan kehidupan sosialnya. Sebagian besar dari

populasi penduduk di wilayah pedalaman bergantung hidup dengan barter yang stabil terutama dengan komoditas lain yang dibawa oleh orang asing di pelabuhan. Hal tersebut menjadi sesuatu yang lazim dalam kehidupan sehari-hari di kota pelabuhan. Pemahaman yang pragmatis tentang keanekaragaman menjadi dasar fundamental dari bisnis dan sumber pendapatan utama. Gedung untuk Sosialita, Theater, tempat hiburan dan gedung pertemuan publik lainnya menjadi tempat masyarakat heterogen untuk saling bertemu dan memulai bisnis (Kuhnt-Saptodewo, Grabowsky dan Grossheim, 1997: 241).

Pemandangan berbeda tentunya terlihat di wilayah pedalaman (hinterland), di mana keberagaman masyarakat tidak terlihat seperti halnya di wilayah kota pelabuhan. Budaya lokal kota pelabuhan secara tradisional telah menjadi budaya 'global' selama berabad-abad sebagai implikasi keakraban yang luas dan diiringi dengan perubahan peran dan perspektif. Oleh karena itu, menjadi keunggulan khas kota pelabuhan dapat memfasilitasi integrasi imigran dan orang asing dan memungkinkan mereka untuk berkontribusi dalam penciptaan budaya bersama. Keakraban sosial di kota pelabuhan masih menyebabkan keterikatan yang lebih kuat daripada di tempat lainnya (Rodriguez, Brebbia, Almorza. 2017: 156). Hal inilah yang menyebabkan Semarang menjadi kota pelabuhan dengan keanekaragaman etnis dan budaya yang berkembang terutama di abad XIX- awal abad XX.

Sebelum tahun 1906 Pemerintah Hindia-Belanda tidak menetapkan regulasi dan kebiakan terkait perdagangan dan manajemen pelabuhan yang seragam di seluruh koloninya. Kebijakan perdagangan dan pelayaran untuk kota-kota pelabuhan di Jawa dan Madura (seperti Batavia, Semarang, dan Surabaya) berbeda dengan Makassar. Seperti tercantum dalam Staatsblad van Nederlandsch-Indie 1818, "Publikatie van den 28sten Augustus 1818, waarbij wordt gearresteerd een reglement op het heffen der inkomende en uitgaande regten op

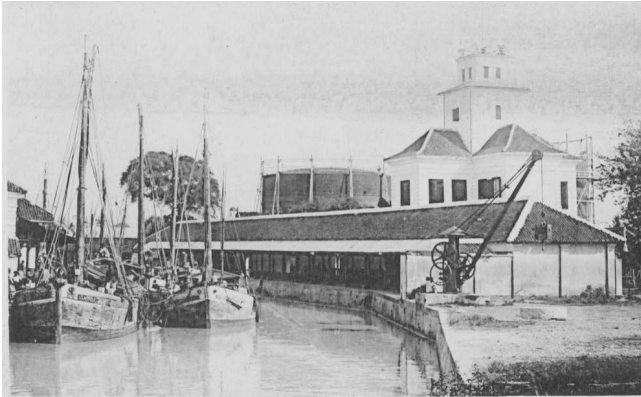
Java en Madoera" (seperangkat aturan untuk pencabutan klaim yang masuk dan keluar di Jawa dan Madura), untuk Jawa dan Madoera. pada 1853, pelabuhan-pelabuhan di Jawa dan Madura serta beberapa wilayah lain tetap berstatus sebagai pelabuhan wajib pajak. Peraturan perdagangan yang seragam diterapkan setelah Pemerintah Hindia-Belanda membatalkan penetapan pelabuhan bebas bagi sejumlah pelabuhan di Kepulauan Hindia-Belanda bagian timur. Kota pelabuhan yang terakhir ditetapkan sebagai wilayah wajib pajak perdagangan adalah Makassar. Lihat staatblad NI (1847) No. 22, staatblad (1846) No. 27, staatblad NI(1853) No. 46, staatblad (1872) No. 35; (1886), No. 107 (Poelinggomang, 2002: 212).

Tidak ada batasan yang diberikan terkait lama tinggal atau kewarganegaraan individu maupun pemilik perusahaan kapal yang telah terdaftar hingga tahun 1834. Hal tersebut menguntungkan pedagang Inggris di Jawa, yang sebagian besar juga terlibat dalam pembuatan kapal. Pengiriman barang perusahaan Inggris yang berada di beberapa pelabuhan awal (termasuk Semarang) oleh Belanda dikategorikan sebagai perusahaan asing yang memiliki hak tertentu. Kapal kapal dari negara kolonial (Inggris, Perancis, dan lain-lain) berperan dalam perdagangan luar negeri, serta menjadi rival Belanda dan meruntuhkan langkah-langkah Belanda dalam melindungi pengiriman barang maupun perdagangan tidak langsung. Oleh karena itu, pada tahun 1821 pengiriman kolonial ditempatkan pada pijakan yang sama dengan pengiriman asing. Hal tersebut tidak mencegah beberapa perusahaan, terutama Thornton & West, untuk terus menggunakan kapal mereka dalam perdagangan dengan Inggris, tetapi tindakan residensi baru pada tahun 1834 sebenarnya mencegah perusahaan bisnis asing baru untuk didirikan dan memasuki pengiriman kolonial. Sebagai reaksi terhadap kebangkitan Singapura pada tahun 1825, pelabuhan-pelabuhan seperti Batavia, Semarang, Riau, dan Surabaya dinyatakan sebagai wirausaha bebas dan dibuka tanpa batasan untuk semua pengiriman ke luar negeri.

Sejak 1836 dan selanjutnya, Nederlandsche Handel-Maatschappij diizinkan untuk memuat kapal sewaannya dan berangkat ke luar negeri langsung dari banyak pelabuhan kecil di Timur Surabaya, seperti Pasuruan atau Besuki, dan fasilitas ini juga diperluas ke Cilacap pada saat itu. pantai selatan Jawa. Konsesi-konsesi ini untuk pengiriman ke luar negeri tidak terhindarkan mengurangi lalu lintas yang tersedia untuk pengiriman kolonial, meskipun monopoli hukumnya dipertahankan sampai 1850. Pada tahun itu, pengiriman metropolitan Belanda diizinkan masuk ke dalam perdagangan pesisir dan intra-kolonial, yang dapat dianggap sebagai keduanya. nyaman dan akhir fungsional untuk periode yang diperiksa (Broeze, 1979).

Belanda juga membuat regulasi terkait penggunaan Gudang di pelabuhan Semarang dengan mengeluarkan peraturan Nomor 182. Ordonansi tanggal 15 April 1919. mengenai penggunaan ruang sementara di gudang pelabuhan Semarang (peraturan penyimpanan sementara di Semarang). Regulasi tersebut memuat tentang aturan penggunaan sementara ruang di Gudang tanah di pelabuhan Semarang. Direktur pelabuhan bersama Haven Maaster menjadi pejabat yang ditunjuk untuk mengelola izin penggunaan gudang. Gudang sebagai ruang penyimpanan dimaksudkan untuk penyimpanan sementara barang-barang yang tidak dikenakan bea keluar, pengiriman dan barang-barang impor diselesaikan dengan bea impor dan ekspor dan bea cukai. Selain itu, terkait sewa dan perpanjangan sewa gudang dibatasi dalam jangka waktu setengah bulan atau kelipatan setengah bulan. Sewa atau perpanjangan sewa dengan syarat dan ketentuan yang sama tidak diizinkan untuk jangka waktu lebih lama dari tiga bulan. Sewa gudang penyimpanan ditentukan dengan luas sekitar 240 M^2 atau kelipatan 120 M^2. Permintaan sewa bagian tertentu dari ruang penyimpanan atau perpanjangan sewa dilakukan dengan melayangkan permintaan tertulis oleh pihak yang berkepentingan kepada direktur pelabuhan. Pada kasus-kasus tertentu yang bersifat

mendesak, permintaan dapat dilakukan secara lisan, nmun harus dikonfirmasi secara tertulis paling lambat dalam waktu 24 jam. Permohonan tertulis dibuat dalam dua rangkap formulir berisikan nama dan tempat tinggal pemohon, ukuran dan penunjukan ruang yang diperlukan, sifat barang yang akan disimpan, tanggal dimulainya sewa yang diinginkan dan durasi sewa atau perpanjangan dari sewa yang ada. Adapun proses pengurusan izin tersebut tidak dipungut biaya. Permintaan perpanjangan sewa harus diajukan oleh penyewa setidaknya 2 X 24 jam sebelum akhir masa sewa.

Direktur pelabuhan memiliki kewenangan menolak sewa atau perpanjangannya jika penyewa melanggar peraturan dan ketentuan yang berlaku di pelabuhan. Direktur pelabuhan juga harus memiliki akses langsung ke penyewa dalam 2 X 24 jam, untuk member putusan sesuai dengan regulasi (Staatsblad Van Nederlandsch-Indië Over Het Jaar 1919, No. 182). Ketentuan ini juga diperkuat dengan Ordonansi tanggal 26 September 1919. Amandemen Kepelabuhanan Semarang tentang Ketentuan tentang pengadaan dan asuransi bea masuk dan ekspor (Lembaran Negara Resmi 1882 Nomer. 240) (Staatsblad Van Nederlandsch-Indië Over Het Jaar 1919, No. 657). Selain itu juga Ordonansi 26 September 1919. Peraturan tentang penggunaan ruang di gudang dan wilayah pelabuhan Semarang (peraturan penyimpanan Semarang) menjelaskan bahwa Direktur pelabuhan memiliki posisi yang menonjol di samping inspektur bea cukai dan insinyur perairan. Selain itu terdapat pejabat lain dari Departemen Angkatan Laut, Biro Keuangan dan Pekerjaan Umum, serta Departemen Perusahaan Pemerintah, seperti manajer Kereta Api, dan Administrasi Interior di pelabuhan. Pada tahun 1910an, lalu lintas pelabuhan Semarang semakin meningkat. Kebijakan perpanjangan sewa gudnag kemudian harus melalui seleksi dan pertimbangan yang ketat. Hal ini menyebabkan manajemen pelabuhan harus menyesuaikan aturan operasi sedemikian rupa sehingga meningkatkan profitabilitas sesuai harapan (Kraüs dan Jongh, 1910).

Gambar 3.6, Dermaga dan Gudang penyimpanan yang disewakan di pelabuhan Semarang tahun 1930.

Sumber: koleksi foto digital Universitas Leiden dan KITLV

Proses eksploitasi di wilayah pelabuhan Semarang memiliki karakter yang sedikit berbeda pelabuhan Surabaya, Makassar dan Priok, karena pelabuhan Semarang hanya dapat diakses menggunakan perahu atau kapal kecil, sehingga menjadi perantara antara kapal laut dan daratan. Agar dapat menerapkan prinsip-prinsip eksploitasi yang sama dengan pelabuhan lain, Pelabuhan perahu atau prauwhaven Semarang harus dibuat seperti standar pelabuhan-pelabuhan besar (Kraüs dan Jongh, 1910).

Pembangunan pelabuhan Semarang pada awal abad XX agar dapat menjadi pelabuhan besar sebenarnya telah melalui serangkaian uji public salah satunya yaitu Konferensi Pelabuhan Umum yang diadakan tahun 1924. Beberapa pejabat penting yang terlibat dalam manajemen pelabuhan hadir dalam konferensi tersebut. Mereka juga bertukar gagasan tentang beberapa masalah penting yang menyangkut manajemen pelabuhan di Semarang. Selain alasan pembangunan pelabuhan, pertemuan dilaksanakan atas dasar keinginan yang diungkapkan oleh beberapa anggota Komite Bantuan Pelabuhan Semarang (Commissie van Bijstand van de Haven van Semarang). Sejumlah anggota Komite tersebut telah didelegasikan dalam

konferensi. konferensi membahas mengenai beberapa hal antara lain keuntungan pelabuhan di Hindia Belanda. Selain itu, penghematan dan penyederhanaan dalam pengelolaan pelabuhan di Hindia Belanda. Konferensi juga membahas tentang bunga dan pembayaran harus dibayarkan oleh otoritas pelabuhan. Konferensi juga membahas pembentukan komite bantuan dan pengenaan biaya pelabuhan di pelabuhan kecil.

Pembahasan terkait perbandingan antara biaya waktu itu dan penyesuaian tarif pelabuhan Jawa terhadap biaya pengiriman dan pergerakan barang (biaya pelabuhan) serta membahas tentang biaya transportasi dari wilayah pedalaman hingga menuju pelabuhan. Pemimpin konferensi tersebut yaitu Kepala Divisi Pelabuhan. Agenda konferensi tersebut tentu saja berorientasi pada "profitabilitas pelabuhan Hindia Belanda". Beberapa pejabat yang hadir antara lain Van den Bussche, Van Zalinge, Dijkerman, Van Alkemade dan tokoh lainnya menyampaikan informasi terperinci terkait hal tersebut.

Konferensi tersebut menjadi ajang penyampaian pendapat dan pernyataan terkait kondisi pelabuhan, terutama di Jawa (termasuk Semarang), namun dengan sedikit bukti lapangan yang disampaikan. Pemimpin konferensi menegaskan bahwa seharusnya pernyataan terkait kondisi pelabuhan harus dikuatkan bukti sehingga menjadi titik investigasi dan perbandingan. Dengan demikian, semakin mudah utuk merumuskan faktor penyebabpermasalahan yang timbul dai pelabuhan dan mencari solusi untuk rencana perbaikan sarana yang dibutuhkan. Pejabat yang hadir dalam konferensi tersebut memikirkan efektivitas beberapa pelabuhan dengan menerapkan prinsip profitabilitas dan melebihi target minimal yang ditentukan (*outrance*). Oleh karena itu, biaya operasional pelabuhan yang mempengaruhi anggaran nasional terutama berkaitan dengan proses pengiriman barang (*hub*) harus dapat dihitung dengan terperinci dan pasti (Bataviaasch nieuwsblad 14-01-1924).

Konferensi Pelabuhan yang dilaksanakan di gedung Volksraad membahas kebijakan manajemen perdagangan dan pengiriman barang melalui pelabuhan mendapat sambutan baik dari peserta yang hadir. Direktur Departemen pekerjan umum (Burgelijke Openbare Werken), J. W. de Bruyn Kops, pada waktu itu, menjelaskan bahwa konferensi ini dilaksanakan atas permintaan dari komite bantuan Semarang. Tujuan dari pertemuan tersebut adalah untuk meningkatkan kritik publik terhadap kebijakan pelabuhan pemerintah dan untuk mencapai kesepakatan dengan para pemangku kepentingan mengenai kebijakan pelabuhan yang akan ditempuh oleh pemerintah di masa depan. Diskusi yang dilakukan mengarah pada klarifikasi umum tentang berbagai poin kebijakan pelabuhan. I. Hissink, perwakilan Asosiasi Dagang di Medan, menyaimpaikan pertimbangan umum mengenai profitabilitas Hindia Belanda pada konferensi tersebut. Hissink berpendapat bahwa kebijakan pelabuhan telah mengalami kebuntuan karena pemerintah dan pemangku kepentingan, terus mengambil posisi dogmatis. Pemerintah lebih memandang bahwa pelabuhan digunakan langsung oleh pemangku kepentingan. Oleh karena itu, titik berat terkait pembangunan fasilitas pelabuhan untuk mendapatkan profit seharusnya menjadi tanggung jawab pemangku kepentingan. Hal tersebut disanggah, mengingat pelabuhan merupakan barang public, yang digunakan juga oleh masyarakat Hindia. Pemerintah juga harus memiliki peran dominan dalam membangun fasilitas public tersebut. Sejauh ini pemerintah terlalu memfokuskan perhatiannya pada mempertahankan prinsip profitabilitas. Pemerintah perlu juga mempertimbangkan solusi dalam memberikan lebih banyak otonomi dan fungsi advokasi, antara lain melalui pengurangan modal pelabuhan menjadi jumlah riil dengan depresiasi, penerapan penghematan yang sistematis dan kuat, serta turut andil dalam membentuk perusahaan korporasi. Profitabilitas pelabuhan Hindia Belanda (khususnya Semarang) menghadapi fakta bahwa melalui kenaikan biaya pelabuhan mendapat

penolakan dari berbagai pihak. Pemerintah juga tidak mungkin memberikan subsidi yang besar untuk operasional pelabuhan. Oleh karena itu, konferensi tersebut mengambil jalan tengah dengan mendukung penerapan prinsip profitabilitas yang bersifat moderat (De Indische courant, 19-01-1924). prinsip profitabilitas moderat tersebut ditekankan pada pengenan biaya yang disesuaikan dengan operasional pelabuhan, sehingga tidak mengurangi lalulintas kapal yang singgah di pelabuhan tersebut.

Pelabuhan semarang digunakan sebagai sarana pengangkutan pekerja paksa dari dan ke wilayah koloni Belanda Suriname yang tertuang dalam Staatsblad 1896 No. 72, dilengkapi dengan Staatsblad 1897 No. 56, disempurnakan(diubah) dalam Staatsblad. 1898 No. 299, 1900 No. 171, 283. Pada bab I dijelaskan bahwa Belanda merekrut merekrut penduduk pribumi di Hindia Belanda (khususnya Jawa) untuk bekerja di Suriname. Oleh karena itu, *Emigratiehavens* (pelabuhan imigrasi) yang ditunjuk memfasilitasi Embarkasi dari Hindia Belanda dalam pemberangkatan tersebut. Emigran yang kembali dari Suriname hanya diizinkan melalui pelabuhan Batavia, Semarang dan Surabaya (Staatsblad 1896 No. 72, zooals het is aangevuld bij Stbl. 1897 No. 56, gewijzigd bij Stbl. 1898 No. 299, 1900 No. 171 en 283).

Voorschriften tot uitvoering van de Wervingsordonnantie atau Aturan untuk menerapkan pemesanan dan pengiriman tertuang dalam Staatsblad 1909 No. 123. Aturan tersebut menjelaskan tentang kewajiban pemilik kapal untuk melengkapi surat-surat legalitas kapal berdasarkan inspeksi kesehatan, terdiri dari beberapa salinan, salah satunya salinan sertifikat medis untuk mengantisipasi penyebaran penyakit baik yang dibawa oleh manusia (penumpang dan awak kapal) maupun yang dibawa oleh hewan ternak. Surat tersebut diberikan dalam amplop tertutup, diamankan dengan segel pejabat terkait. Kepala administrasi lokal memastikan bahwa kondisi

paket dan kapal sesuai dengan manifest dan surat yang berlaku. Pelabuhan yang dimaksud dalam peraturan tersebut antara lain pelabuhan Batavia, Semarang, dan Surabaya (Voorschriften tot uitvoering van de Wervingsordonnantie. (Staatsblad 1909 No. 123) 1).

kontrak kerja pembangunan fasilitas pelabuhan (Batavia, Semarang dan Surabaya) dilaksanakan hanya di lokasi (areal) pelabuhan sesuai dengan Peraturan. Rekrutmen Dewan di pelabuhan Batavia dan Semarang ditunjuk oleh keputusan kepala Manajerial Daerah (het Hoofd van Gewestelijk Bestuur). Sementara di Surabaya Rekrutmen Dewan di pelabuhan ditunjuk melalui keputusan Resident (Departement Van Justitie. Batavia, den 26 Juni 1909 No. 7417).

Suatu sistem bea diferensial dipungut di mana impor dan / atau kapal Belanda harus membayar secara signifikan lebih rendah daripada rekan-rekan asing mereka. Pada tahun 1823 hukum imigrasi dipertajam sementara peraturan perjalanan dan tempat tinggal menjadi sangat dibatasi (Claver, 2014:30). Penunjukan pelabuhan Semarang sebagai perusahaan nasional mengubah peraturan terkait impor bahan tanaman hidup. Selain itu juga terdapat perubahan regulasi mengenai penerimaan pekerja kontrak di pelabuhan (Het nieuws van den dag voor Nederlandsch-Indië, 14-09-1932). Perubahan pelabuhan Semarang menjadi perusahaan nasional mengubah ketentuan terkait monopoli asuransi. Selain itu, juga terdapat perubahan terkait impor tanaman hidup (bibit) perkebunan serta penerimaan pekerja kontrak di pelabuhan (Het nieuws van den dag voor Nederlandsch-Indië 07-09-1932).

Pada kehidupan kota Pelabuhan seperti Semarang, laut tidak hanya menjadi zona ekonomi, ruang logistik yang memastikan kesinambungan semua aktivitas maritim dan perdagangan, melainkan juga ruang sosial-budaya yang penting. Wilayah tersebut juga menjadi zona kontak masyarakat multi etnis, yang mewujudkan hubungan antara kota-kota pelabuhan, terutama di Jawa (termasuk Semarang) sebagai

tempat kedatangan dan keberangkatan. Kota pelabuhan seperti halnya Semarang tidak hanya menjadi tempat percampuran sosial-budaya dan etnis, tetapi juga memberikan negasi bagi kekuatan yang sangat asimetris, terutama dalam hubungan sosial dan ekonomi. Sebelum adanya revolusi transportasi pada abad XIX, wilayah sekitar pelabuhan menjadi tempat yang sangat menarik, sekaligus menjadi tempat favorit bagi para pelancong. Kondisi tersebut kemudian berubah sejak revolusi transportasi abad XIX. Kepadatan para pekerja dan orang-orang di wilayah sekitar pelabuhan dan pantai menjadikan wilayah kota pelabuhan memiliki ekses negatif terkait buruh pelabuhan, pekerja lepas, dan migran (kriminalitas, krisis, patologi sosial, masalah buruh pelabuhan kasual, dll.). Hal ini melambangkan identitas perkotaan yang dibangun secara budaya dan spasial dan memainkan peran dominan dalam identitas kota-kota pelabuhan sejak abad ke XIX (Caponio, Scholten, Zapata-Barrero, 2018).

Pembukaan lahan perkebunan di daerah pedalaman Jawa mengembangkan pembangunan infrastruktur untuk stimulasi ekspor. Budidaya tebu, tembakau, teh, kopi, karet dan komoditas lainnya membawa perubahan signifikan terutama berkaitan dengan lanskap kota pelabuhan Semarang. Kereta api dan jalan menjadi arteri komoditas Hindia Belanda menuju pelabuhan Semarang yang kemudian diberangkatkan menuju Rotterdam, Hamburg, dan Bremen. Periode antara tahun 1890 dan 1937 menjadi periode gemilang urbanisasi kolonial di Hindia Belanda. Semakin banyak permukiman orang-orang Eropa baru yang dikembangkan di kota-kota termasuk di Semarang. Klub sosial dan pusat hiburan muncul pada awal abad XX di Semarang. Jaringan kereta api yang berkembang di awal abad XX di Semarang dan infrastruktur yang tertata dengan baik di Jawa mengantarkan Hindia Belanda dalam kesuksesan ekonomi dengan surplus produksi hingga tahun 1937. Hal ini juga mendorong migrasi orang orang Eropa dan urbanisasi penduduk lokal dari wilayah lain. Urbanisme kolonial di Indonesia secara

sosial ditandai dengan permukiman yang dipisahkan secara rasial. Segregasi tempat tinggal multietnis untuk urbanisme sebagian besar disebabkan oleh kebijakan rasial dan alasan praktis terkait dengan layanan publik, perdagangan, dan tenaga kerja (Wiryomartono, 2014: 42).

Pembangunan infrastruktur pelabuhan Semarang. seperti yang telah dijelaskan sebelumnya, kurang maksimal untuk melayani lalulintas perdagangan. Meskipun demikian, Departemen Pekerjaan Umum (Burgelijke Openbare Werken) pelabuhan Semarang telah memenuhi standar minimal fasilitas pelabuhan untuk melayani lalulintas kapal. Rata-rata pelabuhan besar di Jawa (Batavia dan Surabaya) memiliki fasilitas yang memadai , pengerukan terus menerus yang dilakukan Departemen Pekerjaan Umum (Burgelijke Openbare Werken) pelabuhan Semarang membutuhkan dana yang cukup banyak. Sementara itu, saluran kanal memiliki peranan penting untuk tepat berlabuh beberapa kapal. Pelabuhan tidak memiliki fasilitas mesin keruk yang efisien dan bekerja setiap waktu. Hal tersebut menyebabkan proses pengerukan harus menunggu waktu waktu tertentu, seperti saat air pasang masuk ke pelabuhan. Hal ini menyebabkan kapal tidak dapat melakukan aktivitas bongkar muat tepat waktu, sehingga distribusi barang bagi masyarakat Semarang dan sekitarnya terhambat (Cribb dan Ford, 2009).

Gambar 3.7 Akses trasnportasi di pelabuhan Semarang tahun 1913.
Sumber koleksi foto KITLV

Fakta bahwa hampir semua pelabuhan utama Indonesia terletak dekat dengan daerah perkotaan besar di mana aksesnya melalui jalan raya menyebabkan permasalahan terkait akses keluar masuk pelabuhan yang padat. Masalah kemacetan di pelabuhan Semarang sering diperparah oleh oleh kedatangan kapal penumpang. Meski semarang mampu menampung kapal tersebut, jalanan yang sempit untuk akses keluar masuk menuju pelabuhan menjadi hambatan mengingat jalan tersebut menyebabkan kemacetan. Antara kapal barang dan kapal penumpang melakukan proses dockng dalam satu tempat. Keberadaan kapal pengangkut barang sebenarnya menunda kapal pengangkut penumpang untuk menurunkan maupun menaikkan penumpang tepat waktu. Pelayanan pelabuhan Semarang tidak dapat maksimal karena juga dibatasi oleh infrastruktur yang kurang memadai. pelabuhan regional (termasuk Semarang) tidak memiliki fasilitas bongkar muat yang baik. Oleh karena itu, beberapa kapal harus menggunakan peralatan mereka sendiri, maupun peraatan yang telah disesiakan perusahaan (bukan bagian dari fasilitas pelabuhan) (Cribb dan Ford, 2009).

Kondisi keterbatasan fasilitas pelabuhan semarang semakin berasa ketika terjadi stagnasi di tahun 1930an. Sejak 1932 penurunan lalulintas perniagaan di pelabuhan Semarang relatif signifikan dibandingkan dengan kota-kota pelabuhan Jawa lainnya. Krisis yang terjadi pada tahun 1929 menyebabkan perubahan wilayah Jawa Tengah dalam produksi barang ekspor. Pemerintah kota dan kepentingan perdagangan lokal khawatir bahwa ekspansi lebih lanjut dari kegiatan pelabuhan akan terhambat oleh kemungkinan pelabuhan yang tidak memadai. lalu lintas pengiriman utama. Fasilitas yang tidak memadai di pelabuhan Semarang menjadi keluhan yang terus berulang. Banyak laporan yang mengemukakan perlunya membangun pelabuhan terbuka. Namun demikian, dibutuhkan modal yang besar untuk merealisasikannya. pada tahun 1930, ketika Hindia Belanda mendapatkan serangan depresi, beberapa implementasi rencana pelabuhan menjadi terhambat. Semarang menjadi pelabuhan dengan sistem penanganan yang rumit terutama melibatkan banyak perahu untuk proses bongkat muat. Keterbatasan fasilitas juga disebabkan oleh *Force majeure* berkaitan dnegan lumpur yang mengendap di pantai utara Jawa setiap tahun, terutama di aliran Kali Ngarang atau Sungai Semarang, Hal ini menyebabkan pendangkalan muara sungai membentuk gumuk pasir dan menyebabkan beberapa fasilitas pelabuhan kurang berfungsi dengan baik (Anrooij dkk (ed), 1979:97-98).

Sejak tahun 1860-an, sebenarnya pekerjaan pengerukan telah dilakukan, dan hanya menjadi solusi sementara. Solusi sementara lainnya ditemukan pada tahun 1872 dengan membuka saluran pelabuhan, yang memungkinkan dari terminal bongkar-muat bisa melanjutkan ke pusat perdagangan untuk menerima barang. Namun, pendangkalan yang terus-menerus di pantai membuat pekerjaan pengerukan menjadi kebutuhan yang terus ada untuk menjaga mulut kanal tetap terbuka. Selain pekerjaan pengerukan, pembangunan pemecah gelombang di kedua sisi mulut kanal juga telah dilakukan sejak

awal tahun 1900. Pembangunan pelabuhan terbuka sebenarnya lebih efektif dan efisien. Namun demikian, penurunan performa pelabuhan Semarang sebagai pelabuhan ekspor Jawa Tengah sejak 1930 menyebabkan rencana pembangunan pelabuhan dengan fasilitas yang lebih lengkap urung dilakukan (Anrooij dkk (ed), 1979:97-98).

Fasilitas yang ada di pelabuhan semarang mengakibatkan aktivitas bongkar-muat barang-barang dari kapal-kapal besar yang berlabuh di laut ke dermaga pelabuhan dan sebaliknya, harus dilakukan dengan mcnggunakan jasa armada perahu tongkang, yang ditarik dengan kapal-kapal penghela (*sleepbool*) atau lebih dikenal dengan sistem angkutan bandar. Secara otomatis, fasilitas dalam system angkutan bandar dipenuhi oleh perusahaan angkutan bandar yang beroperasi di pelabuhan Semarang. Salah satunya yaitu Semarangsche Stoomboot en Prauwenveer (SSPV) yang beroperasi sejak tahun 1918 (Erman dan Saptari. 2013: 59).

Sejak awal abad XX, proses modernisasi kota pelabuhan sangat cepat terjadi, dipicu oleh revolusi berkaitan dengan transportasi dan infrastruktur perkotaan. Modenisasi juga mengakomodasi populasi perdagangan, dan industri yang bertumbuh dengan cepat. Revolusi transportasi, dimulai dengan pembangunan kereta api diikuti oleh pengenalan mobil dan pembangunan jalan yang memiliki jangkauan lebih luas sehingga membuka semua isolasi dan memecah segregasi fisik. Hanya dengan waktu yang sangat singkat, revolusi teknologi dalam banyak aspek kehidupan sehari-hari seperti listrik, gas, telepon dan telegraf, koran, bank, kantor pos, transportasi umum, telah mengubah kota kolonial seperti Semarang menjadi kota modern dan multi-fungsi. Rasionalitas fungsi dan logika ekonomi telah secara bertahap menggantikan kebijakan rasial yang bermotivasi politik dan budaya dalam perencanaan dan desain kota pelabuhan khususnya Semarang (Ismail, Shaw, Ooi, 2009: 90).

D. Pendorong Perkembangan Kota Pelabuhan Semarang

Narasi sejarah yang disebut oleh sejarawan maritim Fernand Braudel menjelaskan bahwa peristiwa atau pergerakan historis dalam politik, ekonomi, dan masyarakat menghasilkan konsekuensi khusus dalam jangka pendek hingga menengah, tetapi ini dipengaruhi juga oleh struktur atau kekuatan yang mendasari geografi, iklim, dan budaya yang membentuk kekuatan komunitas tertentu dalam jangka panjang (Garofano, Dew, 2013).

Wilayah Jawa khususnya Semarang sebenarnya tidak begitu bebas dari hambatan fisik terkait pergerakan komoditas dari wilayah pedalaman. sejumlah pasar (pken) di wilayah pedalaman terhubung ke pusat pertukaran diatur dengan hierarki perniagaan tertentu hingga yang berskala besar sehingga mempercepat arus komoditas perniagaan untuk dijual melalui pelabuhan. Transportasi laut menggunakan kapal barang kecil dengan jenis yang berbeda-beda, berukuran 4-40 ton. Transportasi sungai darat di Jawa tidak begitu mudah. Transportasi darat yang menghubungkan wilayah pelabuhan Semarang tidak banyak berkembang hingga abad XIX.[10] Namun demikian, Semarang termasuk beruntung karena sejak tahun 1708, Semarang menjadi pusat perdagangan utama untuk Jawa Tengah dan Timur. VOC memang pada awalnya memiliki kantor pusat regional di kota pelabuhan Jepara, tetapi kemudian memutuskan pindah ke Semarang. Sebagai kota pelabuhan, Semarang menjadi kota dengan aktivitas perniagaan yang bagus, dengan penduduk Tionghoa yang cukup banyak, yang mendominasi perdagangan dan perbankan. Orang Tionghoa di Semarang tidak hanya berprofesi sebagai pedagang, tetapi juga sebagai pengrajin, pekerja konstruksi, pembuat kapal dan produsen gula, arak, kapur, tong, batu bata, dan barang-barang lainnya. Belanda sebenarnya mengontrol orang-orang Tionghoa

---

10 Howard W. Dick 2002. The Emergence of a National Economy: An Economic History of Indonesia, 1800-2000. Hawaii: University of Hawaii Press hlmn 48

karena meningkatnya jumlah orang Tionghoa di Pesisir secara signifikan yang berpotensi mengganggu bisnis VOC. Kontrol Belanda dilakukan dengan mengeluarkan berbagai peraturan setelah 1711 untuk menghentikan masuknya pendatang baru. Larangan tersebut tidak membuahkan hasil yang diinginkan, karena banyak kapten kapal Tionghoa secara terang-terangan melanggar aturan dengan mendaratkan penumpang mereka di sepanjang bentangan pantai yang tidak dijaga oleh armada VOC (Aritonang, Steenbrink. 2008: 667).

Banyak kota-kota pelabuhan di Hindia Belanda yang memiliki perencanaan kota modern dimanifestasikan ke dalam desain perkotaan, dan gaya arsitektur, dicampur dengan unsur-unsur dari konteks local, termasuk Semarang. Kota-kota pelabuhan di Asia Tenggara tumbuh dengan tingkat yang mirip dengan kota-kota pelabuhan modern lainnya di dunia pada masa itu. Kota Semarang sebagai salah satu kota pelabuhan besar di Asia Tenggara dihubungkan dengan jaringan perdagangan maritim internasional modern dan berkembang menjadi pusat pertumbuhan dan distribusi utama tingkat regional.

Jaringan transportasi darat menghubungkan wilayah pelabuhan Semarang semakin berkembang menjelang akhir abad XIX. Jaringan kereta api juga dibangun untuk kepentingan ekonomi bisnis kolonial, dan menunjukkan efek integrasi antara wilayah pedalaman dan pelabuhan Semarang. Semarang menjadi wilayah pertama yang dibangun jaringan Kereta api pertama di Asia Tenggara, dan mulai beroperasi pada tahun 1867. Jalur kereta api tersebut membentang antara perkebunan tebu dan kopi di pedalaman Jawa Tengah menghubungkan kota pelabuhan penting Semarang, dengan dibiayai secara pribadi oleh para oportunis dalam bisnis tersebut. Pada dekade berikutnya, dibangun jaringan kereta api di sepanjang pantai utara Jawa, menghubungkan area-area penanaman gula, tembakau, dan kopi ke pelabuhan Semarang (Owen, 2014: 32). Pertumbuhan populasi penduduk Semarang pun semakin meningkat signifikan.

Van Deventer merumuskan kebijakan yang fokus pada masalah populasi perkotaan melalui desentralisasi (dengan industrialisasi pedesaan). Hal tersebut menjadi subjek diskusi dan kota-kota dengan populasi Eropa yang relatif banyak seperti Batavia, Semarang dan Surabaya harus bisa mengimplementasikan kebiakan tersebut. van Deventer pada awalnya tidak memperhatikan masalah kesejahteraan orang-orang non-Eropa di kota besar tersebut. Minatnya pada masalah perkotaan agak meningkat setelah berkunjung ke Hindia Belanda. Pidato van Deventer pada tanggal 28 dan 30 Desember 1912 kemudian menelaskan bahwa terjadi kesenjangan yang signifikan antara penduduk Eropa dengan penduduk pribumi di kota-kota besar Jawa (termasuk Semarang). Oleh karena itu, perlu adanya peningkatan kesejahteraan bagi penduduk pribumi Jawa melalui desentralisasi. Permukiman pribumi yang miskin dianggap kumuh dan rata-rata kematian di antara orang Jawa tiga kali lebih tinggi daripada di Belanda. Namun, van Deventer tidak pesimis untuk meningkatkan kualitas kehidupan penduduk kota di Hindia Belanda. Van Deventer beranggapan bahwa peningkatan kualitas hidup dapat ditempuh dengan jalan mencerdaskan pikiran dan menjaga kesehatan tubuh. Oleh karena itu, pemerintah harus menyediakan pendidikan dan sarana yang menjaga kualitas sanitasi lingkungan, serta usaha untuk memerangi penyakit (Weiterheim dan Giap, 1962).

Pada tahun 1930, penduduk kota Semarang masih tinggal di kampung-kampung sekitar kota, areal kampung kemudian terus berkurang karena tanah-tanah kampung beralih fungsi untuk membangun gedung-gedung perkantoran dan perumahan masyarakat Eropa yang meningkat. Permukiman orang-orang Tionghoa mulai meluas ke kampung melayu. Sebagian kelompok kecil orang pribumi kaya juga membeli tanah-tanah kampung. Daerah yang tersisa kemudian mengakomodasi gelombang besar pendatang baru dari pedesaan sehingga permukiman dibangun lebih intensif dan padat. Urbanisasi mengubah banyak kampung di Semarang yang sebelumnya luas menjadi daerah

padat penduduk. Wilayah kampung yang padat di kota Semarang memiliki beragam masalah mulai dari aksesibilitas yang sulit menuju ke rumah-rumah warga terutama periode musim hujan.[11] Selain itu, penerangan jalan yang kurang, kumuhnya tempat tinggal, potensi banjir, potensi bahaya kebakaran serius, kurangnya ruang publik, serta masalah sanitasi terutama berkaitan dengan pembuangan limbah, dan persediaan air bersih yang tidak mencukupi. Rincian-rincian masalah tersebut dijelaskan Nota Penjelasan tentang Ordonansi Perencanaan Kota di Jawa, yang ditulis pada akhir tahun 1930an. Kebijakan yang dirumuskan oleh van Deventer tidak didukung kenyataan di lapangan bahwa penduduk perkotaan Hindia Belanda tidak mampu membayar layanan yang disediakan oleh pemerintah, sehingga masyarakat enggan untuk direlokasi. Selain itu wilayah perkotaan Semarang menawarkan lapangan kerja yang lebih baik dibandingkan wilayah lainnya menjadi alasan masyarakat memilih untuk tinggal di kampung pinggiran kota meskipun kumuh. Kepadatan dan kemiskinan masyarakat menyebabkan angka kematian sangat tinggi. Menurut statistik resmi Belanda periode 1925-1929, Semarang menempati urutan pertama dengan angka kematian penduduk tertinggi di pulau Jawa, yaitu 32 orang/ 1000 jiwa. Angka tersebut lebih besar dibandingkan dengan Surabaya, 29 orang/ 1000 jiwa, Batavia 25/1000 jiwa, Bandung 21 orang/1000 Jiwa (Wertheim dan Giap, 1962).

Longgarnya kebijakan terkait pembangunan dan pengawasan dari pemerintah kota Semarang menyebabkan para migran ini tertarik untuk bekerja di Semarang. Oleh karena itu, kondisi di kampung seperti itu seringkali lebih buruk daripada permukiman di perkotaan. Pemerintah kolonial sendiri cenderung meremehkan masalah pertumbuhan kota. Upaya-upaya yang dilakukan sekitar tahun 1925 untuk memperbaiki kondisi-kondisi kampung-kampung di perkotaan tidak dirasakan manfaatnya oleh penduduk, begitu juga upaya

11 Akses jalan yang sempit menyebabkan genangan lumpur ketika musim penghujan

pemerintah untuk menyediakan perumahan umum terbatas yang memenuhi standar perkotaan. Sewa rumah termurah di Semarang pada tahun 1929 hingga 1931 sebesar ƒ 3 per bulan terbilang mahal bagi penduduk. Pertumbuhan kota di Jawa, yang mulai melaju pada peralihan abad XIX-XX menjadi konsesnuensi dari pembukaan ekonomi dan pengembangan interior pedesaan, di mana perkebunan Belanda memainkan peran penting setelah tahun 1870. Masifnya industrialisasi perkebunan meningkatkan intensifitas kinerja pemerintah terutama di kota-kota administratif dan terlebih di kota pelabuhan Semarang. Hal tersebut memerlukan tambahan jumlah pegawai negeri di pusat-pusat kota tersebut (tidak terkecuali Semarang). Selain itu, pusat bisnis seperti Bank, kantor bisnis, dan bengkel didirikan atau diperbesar. Ketika perkebunan mulai menghasilkan produk komoditas pertanian, transportasi menjadi sangat penting. Semarang kemudian menjadi kota yang sangat penting di Jawa, menggabungkan fungsi pelabuhan, ibukota administratif, dan pusat bisnis dan perdagangan (Wertheim dan Giap, 1962).

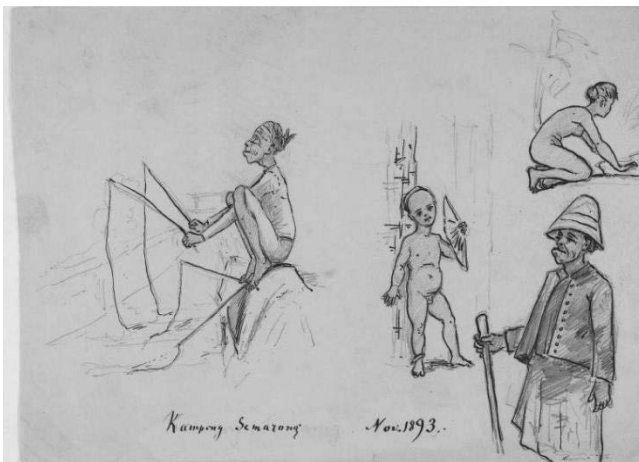
Pada tahun 1860-an Semarang memiliki jumlah penduduk dengan populasi penduduk tionghoa yang kaya tidak jauh berbeda dari Batavia atau Surabaya. Semarang menjadi pintu gerbang perkebunan tebu di sepanjang Pantai Utara, hutan jati Rembang, kopi di dataran tinggi, dan komoditas lain dari Vorstenlanden (keraton Surakarta (Solo) dan Yogyakarta), serta daerah pedalaman lain yang mengelilinginya. Akses melalui jalan darat melintasi pegunungan sangat sulit, mahal, dan belum tentu aman. Oleh karena itu, para pemodal membentuk konsorsium untuk membangun jalur kereta api. Pengusaha Tionghoa terkenal saat itu, Oei Tiong Ham membentuk kongsi Kian Gwan ketika pemerintah kolonial memberikan konsesi kereta api pertama di Hindia Belanda kepada Perusahaan Kereta Api Hindia Belanda (NISM) untuk jalur dari Semarang ke Surakarta dan Yogyakarta. Pembangunan dimulai pada tahun 1867 dan jalur itu selesai sampai ke Yogyakarta pada tahun

1873, sehingga membuat perjalanan lebih cepat dan lebih murah. Sementara itu, pada tahun 1870 pemerintah juga telah mengesahkan Undang-Undang Agraria, yang membuka tanah Jawa untuk modal swasta dengan sewa jangka panjang (Dick, Sullivan, dan Butcher, 1993).

Gambar 3.8 Jalur kereta NISM yang menghubungkan Pelabuhan Semarang dengan Vorstenlanden, foto tahun 1915.

Sumber: koleksi KITLV

Tingkat pertumbuhan populasi penduduk di Semarang relatif tinggi, meskipun tingkat kematiannya juga tinggi. Pertumbuhan populasi penduduk yang luar biasa merupakan dampak dari permintaan akan tenaga kerja di kota Semarang. Keberadaan tenaga kerja yang besar dan murah menyebabkan penggunaan tenaga kerja manusia secara ekstensif dalam pekerjaan tidak memerlukan keahlian khusus. Lapangan pekerjaan perkotaan memiliki proporsi yang tinggi terutama untuk kuli dan pembantu rumah tangga (terutama di wilayah dengan populasi dominan orang Eropa). Berdasarkan sensus penduduk tahun 1930 di Semarang, 14.6 % dari populasi penduduk yang aktif secara ekonomi adalah kuli dan 20.5 % pembantu rumah tangga. Selain itu, sisanya merupakan penduduk dengan mata pencaharian yang sangat sederhana, sebagai pedagang kaki lima atau sebagai pemilik warung makan, serta layanan jasa

transportasi (pengemudi kereta dan kendaraan lainnya). Perencana kota memberikan fakta bahwa retensi cara hidup pedesaan oleh penduduk miskin di perkotaan menjadi masalah yang paling serius karena kampung-kampung di kota Semarang secara bertahap semakin padat. Meskipun beberapa kaum migran meninggalkan kota Semarang, mereka kemudian segera digantikan oleh pendatang baru dari pedesaan (Wertheim dan Giap, 1962).

Gambar 3.9 Sketsa kehidupan keseharian etnis beberapa kampung di Semarang, Anonim, tahun 1893, koleksi KITLV

Kota pelabuhan Semarang di pantai utara Jawa, merupakan outlet bagi wilayah pedalaman Jawa Tengah. Komoditas seperti kayu, beras, tekstil, gula, garam, rotan, tikar, tembakau, sarang burung dan opium keluar masuk melalui pelabuhan Semarang. Pentingnya politik-ekonomi Semarang menyebabkan VOC mengambil kendali atas kekuasaan Pantai Timur Laut (Pasisir) Jawa sekaligus menjadikan Semarang sebagai kota administratif bagi gubernur Belanda sejak tahun 1680-an. Komunitas dagang terpenting selain Belanda yaitu orang – orang Tionghoa. Mereka memiliki pengetahuan yang luas tentang bisnis perniagaan di Jawa dan Kepulauan Hindia Belanda. Sementara para administrator perusahaan Belanda

umumnya lebih mahir dalam perdagangan dalam jumlah besar. Para pedagang Tionghoa tersebut menjadi mitra penting dalam penjualan komoditas impor Belanda dan juga mengumpulkan komoditas ekspor untuk para administrator Perusahaan. Adapun komoditas ekspor utama dari Jawa Tengah yang dikelola oleh orang Tionghoa antara lain beras, gula, kayu, garam dan produk kapas. Sejak abad XIX hingga pertengahan abad XX, para pedagang Tionghoa terkaya di Jawa tidak bermukim di Batavia, melainkan di Semarang, termasuk raja-raja gula yang terkenal Oei Tiong Ham dan Kwik Hoo Tong. Oei Tiong Ham, (1865-1924) menjadi salah satu sosok konglomerat Tionghoa yang terkenal merupakan peranakan yang menguasai bisnis perniagaan di Hindia Belanda hingga Singapura, serta memiliki bank dan pabrik gula. Orang orang sering menyebutnya dengan sebutan "raja gula"(Boomgaard, Kooiman, Nordholt. 2008: 199).

Keberhasilan Oei Tiong Ham dalam perdagangan gula bermula dari karirnya sebagai letnan Tionghoa di Semarang tahun 1886 pada usia dua puluh. Ia kemudian naik pangkat menjadi kapten dan ia mengundurkan diri dari jabatan kapten pada tahun 1902 karena tuntutan bisnisnya yang berkembang pesat. Pemerintah Kolonial kemudian mengangkatnya sebagai mayor kehormatan. Kesuksesannya sebagai raja gula dipengaruhi oleh kesuksesan bisnis ayahnya, tetapi dia kemudian melepaskan diri dari gaya hidup Tionghoa ayahnya yang sempit. Orientasinya yang modern terbukti membuatnya semakin sukses. Ia juga mengubah tradisi pelarangan orang-orang timur asing menggunakan pakaian Eropa. Pada November 1889, ia berhasil mengajukan permintaan kepada gubernur jenderal agar diizinkan mengenakan pakaian Eropa. Baru pada tahun 1905 orang-orang Tionghoa dan bangsawan Jawa bebas untuk berpakaian eropa dengan cara apa pun yang mereka sukai tanpa meminta izin pemerintah. Oei Tiong Ham menjadi orang Tionghoa pertama di Semarang yang terlihat mengenakan jas Eropa (Suryadinata, 2012: 797).

Fungsi Bank yang dimanfaatkan oleh Oei Tiong Ham yaitu meminjamkan dana pada pemborong gula dari pabrik-pabrik gula. Gula tersebut dikirim ke gudang-gudang yang tela ditunjuk atau disetujui bank. Sekuritas gudang dikeluarkan dan secara efektif menjadi jaminan. Gula ini dalam beberapa kasus diekspor langsung oleh "tangan pertama", tetapi bisa juga dijual kembali ke pedagang lain. Penjualan kembali dilakukan melalui perdagangan sertifikat yang ditentukan pabrik. Tangan pertama sebagian besar merupakan perusahaan dagang Eropa, seperti Fraser Eaton & Co, Erdmann & Sielcken Jerman, Dutch Wellenstein Krause & Co. Sebagian lainnya merupakan para pedagang Cina besar di Semarang salah satunya Kian Gwan yang dikelola oleh Oei Tiong Ham, Kwik Hoo Tong, Gan Kang Sioe, dan lainnya. Kontrak untuk pembelian dari pabrik gula yang besar menyebabkan tangan pertama membutuhkan akses ke dana besar. Sementara itu, modal rata-rata perusahaan orang Tionghoa pada saat itu sekitar 100.000 Gulden bahkan kurang, hampir mustahil bagi sebagian besar pedagang Cina untuk melakukan pembelian dengan modal mereka sendiri (Shiroyama, 2018: 7).

Pada bulan September 1909, Cabang De Javasche Bank Semarang menawarkan pinjaman kepada Kian Gwan untuk pembelian gula dan beras jangka tahun 1910. Pada saat itu, Kian Gwan memperoleh tawaran pinjaman sebesar 80% dari harga yang ditetapkan NHM. NHM lebih suka menerima setoran kunci gudang daripada aset pribadi. Oei Tiong Ham kemudian ditawari pinjaman 100% dari harga pasar, dengan imbalan jaminan pribadi untuk seluruh jumlah pinjaman. Perusahaan Kian Gwan yang dikelola Oe Tiong Ham akan mengganti pinjaman jika mendapatkan keuntungan yang telah disepakati. Akhirnya Kian Gwan sepakat dengan kontrak De Javasche Bank untuk pinjaman 90% dari harga pasar hingga 7 juta Gulden dengan tingkat bunga 4%, untuk komoditas gula dan beras. De Javasche Bank, NHM, dan NIHB bersaing satu sama lain untuk menawarkan perlakuan istimewa kepada para pedagang

Tionghoa dalam mengejar keuntungan. Sementara itu, pedagang Tionghoa yang memiliki hubungan dengan bank dapat membeli sejumlah besar gula selama mereka memiliki modal yang cukup untuk menutupi 10-20% dari total harga pembelian. De Javasche Bank menawarkan kondisi yang paling menguntungkan, tetapi hubungan bisnisnya semacam ini terbatas hanya pada beberapa pedagang besar Tionghoa (Shiroyama, 2018: 12).

Gambar 3.10 Gambar NIHB Semarang dan De Javasche Bank cabang Semarang, tahun 1925.

Sumber: koleksi National Museum van Wereld Culturen

Gambar 3.11 Kawasan Kantor NHM yang strategis, berdekatan dengan kali semarang dan Stoomvaart Maatschappij, tahun 1915

Sumber: Koleksi KITLV

Penduduk Tionghoa menjadi komunitas yang dibatasi dengan identitas etno-rasial eksklusif merupakan ciri khas dalam wilayah kolonial Eropa termasuk Semarang. Ketika orang-orang Eropa tiba di kota-kota pelabuhan Jawa pada abad XVI, mereka menemukan elit pedagang berasal dari beragam etnisitas, seperti Cina, India, Persia, Arab, Jawa dan Melayu (George. 2018: 122). Menghindari perkembangan etnis Tionghoa yang dekat dengan elit Jawa, Belanda kemudian memberlakukan kebiakan khusus terhadap etnis Tionghoa sebagai orang Timur Asing. Pada perkembangannya di abad XX, Semarang tumbuh menjadi sebuah kota pelabuhan di Jawa tengah dengan pesatnya perdagangan gula yang didominasi para pedagang Tionghoa di abad XX. Dominasi pedagang Tionghoa menjelaskan aliran dana dari bank-bank Belanda dengan catatan transaksi mereka. Area produksi gula di Jawa terkonsentrasi di antara bagian tengah dan timur pulau Jawa, Surabaya dan Semarang menjadi pelabuhan utama untuk pengiriman produk. pedagang besar Tiongkok menjadi pedagang gula yang paling aktif di Semarang (Shiroyama. 2018: 5). Keberadaan Oei Tiong Ham

dengan perusahaan Kian Gwannya menumbuhkan diversifikasi pekerjaan terutama transportasi untuk komoditas gula di pelabuhan semarang. Tumbuhnya bisnis gula di Semarang menyebabkan kebutuhan buruh semakin meningkat.

BAB IV
IMPLIKASI PERKEMBANGAN KOTA PELABUHAN DALAM BIDANG SOSIAL BUDAYA

Perkembangan Kota pelabuhan Semarang tentunya berimplikasi terhadap aspek aspek kehidupan masyarakat. Implikasi tersebut dapat berupa implikasi langsung maupun tidak langsung. Beberapa penelitian mencatat bahwa perkembangan pelabuhan dan kebijakan terkait pelabuhan terutama pelabuhan niaga di wilayah asia Tenggara (termasuk Semarang) membawa banyak implikasi khususnya dalam bidang sosial dan budaya. Implikasi dalam bidang sosial dan budaya hadir akibat perkembangan pelabuhan terutama dalam hal imigrasi 'perbatasan terbuka'. Implikasi yang aktual datang dari para migran terhadap pasar tenaga kerja dan sistem kesejahteraan di wilayah yang disinggahinya. Semakin banyak kompetisi dan juga diversifikasi pekerjaan. Selain itu juga timbul eksternalitas budaya negatif yang diberlakukan imigrasi pada penduduk asli dalam proses interaksi sosial (Bisin, Zanella, 2017). Implikasi terhadap sistem kesejahteraan juga membuat kelas-kelas tersendiri bagi masyarakat yang bekerja di bidang industri maritim. J.C. van Leur telah melakukan identifikasi para pedagang kelas atas sebagai sumber utama investasi modal dalam perdagangan maritim di kota-kota pelabuhan Asia. van Leur menganggap bahwa kaum borjuis haute (orang kaya) di wilayah pelabuhan sebenarnya merupakan 'patriciate urban' (pedagang perkotaan yang berpindah), para patrician (pedagang) tersebut dianggap seigneurial (agung) dalam mendominasi perilaku perdagangan maritim. Mereka memiliki hubungan yang erat dengan elit penguasa setempat. Kelas pedagang kaya memiliki kekuatan politik sendiri, Sementara itu, wewenang eksklusif tetap berada di tangan kelas bangsawan

dan pejabat tinggi di wilayah pelabuhan. Orang orang Tionghoa bertindak sebagai perantara antara perusahaan dagang Eropa (yang memasok mereka dengan modal) dengan pasar lokal. Masifnya perniagaan di beberapa pelabuhan di Asia Tenggara (termasuk Semarang), membawa implikasi sosial terutama terkait kaum migran yang bekerja di pelabuhan tersebut (Broeze, 2013: 68). Bab ini menjelaskan tentang implikasi Perkembangan kota Pelabuhan dalam bidang sosial dan budaya terutama di wilayah Semarang.

A. Implikasi terhadap Perubahan landskap Kota

Seara teoritis, perkembangan pelabuhan berpengaruh pada perkembangan lanskap dan tata kota, baik secara langsung maupun tidak langsung, mengingat pelabuhan merupakan akses masuk maupun keluar bagi masyarakat dari beberapa wilayah di belahan dunia. Hal ini juga terjadi di wilayah kota pelabuhan Semarang. Penduduk yang multikultur yang masuk melalui pelabuhan Semarang menyebabkan Belanda melakukan aglomerasi/ segregasi untuk lebih mudah dalam mengaturnya. Selain itu, terdapat alasan lain yang menyebabkan timbulnya aglomerasi yang bermula tahun 1638, di mana Belanda ditandai dan diawasi oleh orang-orang Jawa, hingga akhirnya mereka diusir dari kota untuk sementara pada tahun 1656. Belanda pada akhirnya bisa menguasai kota. Heterogenitas masyarakat di kota-kota Jawa membuat Belanda melakukan segregasi/ aglomerasi orang orang Melayu, Bali, Makassar, Bugis, Buton, dan orang-orang dari suku lainnya dengan menempatkan Chief memimpin yang disebut *loodge*. Sistem segregasi tersebut ditujukan agar mempermudah pengaturan dan identifikasi terhadap individu ataupun kelompok Ras (Nightingale, 1992). Jika melihat pada aglomerasi di wilayah kota semarang pada awal abad XIX, dibedakan menjadi 2 bagian, yaitu tempat tinggal bagi penduduk Eropa (dengan jumlah penduduk Eropa 1077

jiwa serta pembantu dan budak 2273 jiwa). Selain itu, bagian kedua yaitu kampung yang berada di wilayah marginal, tempat berkumpulnya etnis etnis tertentu, di bawah otoritas “kepala etnisnya” (Lombard, 1989).

Pemisahan permukiman di Kota pelabuhan menjadi isu yang banyak diperdebatkan para sejarawan sosial, khususnya berkaitan dengan struktur dan pola pemukiman para migran. Secara umum, kelompok sosial dengan status berpenghasilan rendah menadi kelompok terbanyak dan terdiri dari beberapa etnis di kota-kota pelabuhan (termasuk Semarang). Mereka memiliki ketergantungan pada pekerjaan lepas yang tidak teratur dan semakin berkembang seiring dengan adanya segregasi spasial. Hal tersebut disebabkan karena diferensiasi pekeraan di dermaga tidak menuntut banyak keterampilan, sehingga mereka lebih banyak menadi buruh rendah. Segregasi lingkungan kelompok masyarakat miskin ini terletak di dekat tepi perairan (Sungai atau Pantai). Narasi kota-kota pelabuhan sangat erat berkaitan dengan masalah migrasi, etnis dan ras. Sebagian migran sering dipandang sebagai komunitas pekerja keras. Sebagian lainnya yang tidak dapat dipercaya mengalami pengasingan sosial. [12]

Keberadaan permukiman multi etnis tentunya tidak lepas dari pengaruh VOC yang membangun Semarang. VOC juga membuat sistem kanal sejak tahun 1678 yang melindungi permukiman penduduk kota Semarang dari banjir. Seiring berjalannya waktu, kanal yang dibangun tersebut tidak dapat bekerja sebagaimana mestinya. Populasi penduduk dan masifnya industri yang berkembang pesat di pinggiran kota, menyebabkan banyaknya eksploitasi air tanah dan air tawar di kota Semarang oleh permukiman penduduk. Hal itu menyebabkan air laut semakin naik mengisi kekosongan air tanah.[13] Pada sekitar

---

12 Tiziana Caponio, Peter Scholten, Ricard Zapata-Barrero. 2018. The Routledge Handbook of the Governance of Migration and Diversity in Cities. London: Routledge

13 Elizabeth Pisani. 2014. Indonesia Etc.: Exploring the Improbable Nation. London: Granta Books

tahun 1695, "Kota Semarang" hanya meliputi beberapa kelompok permukiman yang tersebar di sekitar Kali (Sungai) Semarang. Di antara kelompok tersebut adalah permukiman orang Cina, di daerah Pekojan, perkampungan orang Melayu yang sekarang bemama Melayu Darat. dan perkampungan orang Jawa di sebelah barat dan timur Kali Semarang. Pusat perbelanjaan "Kota Semarang" adalah pasar Pekojan, yang kini berkembang menjadi daerah pertokoan dan rumah tempat tinggal. Pengelompokan tempat tinggal berdasarkan etnik itu, tampaknya berkaitan erat dengan matapencaharian penduduknya. Umumnya orang Cina bermukim dekat pasar karena matapencaharian pokok sebagai pedagang. Daerah pantai merupakan permukiman orang Melayu yang mempunyai kegiatan pokok ke taut. Sementara itu orang Jawa berkelompok di sekitar lahan pertanian, karena umumnya mereka adalah petani (Suprapti, 1992: 8-9).

Sejak awal abad XVII hingga awal abad XX, kolonialisasi Belanda di Hindia Belanda berpengaruh terhadap perkembangan sejarah kota dan morfologi kota-kota pelabuhan atau pesisir di Asia Tenggara (termasuk Semarang). Orang – orang Eropa mengawali pembangunan pangkalan dagang yang dilengkapi dengan system pengamanan dan pertahanan berupa benteng di kota-kota pelabuhan. Seiring dengan berjalannya waktu, benteng tersebut berubah menjadi kota benteng yang lebih besar. Belanda selalu membangun kota pesisir dengan letak yang strategis, dekat dengan pelabuhan tua dan pasar tepat di muara sungai. Hal ini memudahkan kapal untuk mencapai kota dari arah laut dan membuat pemerintah dapat secara efektif mengawasi seluruh wilayah kota. Permukiman di luar pangkalan dagang biasanya melambangkan karakteristik sebuah Kota kosmopolitan yang terbagi atas area komunitas Tionghoa yang berdekatan dan terhubung secara sosial dengan permukiman penduduk pribumi (Jawa) maupun perkampungan multietnik atau *enclave* dan dekat dengan pasar. Komunitas Tionghoa biasanya menjadi pemain utama di pasar domestik

dan regional. Selain itu, orang Tionghoa juga berperan sebagai perantara bagi pedagang Eropa serta menjadi mediator di antara kelornpok masyarakat yang majemuk. Aktivitas perniagaan regional baik orang kampung Pecinan, kampung yang berpenduduk pribumi dan Melayu ditopang dengan Sungai semarang yang mengintegrasikan permukiman tersebut. Permukiman multietnik tersebut membentuk inti kota lengkap dengan elemen primernya seperti pasar, masjid. dan rumah rumah megah (Nas (ed), 2009: 83).

Pada sekitar tahun 1756, wilayah yang kemudian menjadi "Kota Semarang" mulai diperluas sekitar 25 Ha areanya ke bagian timur Kali Semarang, Wilayah tersebut yaitu di sekitar gereja "Blenduk". Perluasan kota terjadi cukup pesat sejak Belanda berkuasa di Semarang, sekitar tahun 1678, ditandai dengan munculnya perkampungan baru, antara lain adalah Bedelan, Pangabangan, Pringtuwo, Karangwidoro, Carang, Panapon, Kaligawe, Terboyo. Menggala, Asenan, Carangtengah, Pekawuan, Pagendingan, Bojong, Lemugasa, Kendulaud, Togobayam, Pergoto. Canang, dan Simongan. Selain itu juga muncul kampung kampung yang memiliki identitas kumpulan orang orang dari wilayah Timur Hindia Belanda, salah satunya Kampung Bugis (sekarang menjadi stasiun Tawang) (Suprapti, 1992: 8-9).

Gambar 4.1. Penambatan Kapal Bugis di Kalibaru Semarang, tahun 1910, merupakan bukti bahwa Semarang disinggahi beberapa kapal dari wilayah Timur (termasuk suku Bugis)

sumber: koleksi foto KITLV

Kehidupan sosial dan publik masyarakat pesisir pada waktu itu sangat dinamis mengingat para migran dari luar wilayah berada di pelabuhan Semarang untuk menunggu kapal, sehingga kota pelabuhan Semarang secara organic mengakomodasi segmen populasi sementara tersebut. Pada perkembangannya, revolusi transportasi dan kapal uap tidak hanya mempercepat ritme perdagangan dan bisnis, tetapi juga berdampak besar pada konsentrasi tenaga kerja dan etnis minoritas. Perkembangan komunitas etnis terutama di masa kolonial memang tidak lepas dari sudut pandang rasis. Kehadiran orang asing berkontribusi

signifikan terhadap keberagaman kota pelabuhan di Asia Tenggara (termasuk Semarang), tidak hanya orang Tionghoa, tetapi juga etnis minoritas lainnya. Orang Cina tidak hanya memiliki dampak besar bagi kondisi tenaga kerja di kapal, kehadiran mereka di kota pelabuhan juga mengubah pesisir. Konsentrasi komunitas Tionghoa di pesisir (termasuk seperti di Semarang) mengarah pada pembentukan dan pengembangan wilayah permukiman Tionghoa (Pecinan) (Caponio, Scholten, Zapata-Barrero, 2018).

Migrasi penduduk Eropa dan Tiongkok ke wilayah Asia (termasuk pulau Jawa) didorong oleh ekonomi kapitalis global. Antara tahun 1815 hingga 1914, tercatat lebih dari 80 juta orang pindah dari satu wilayah (Negara) ke wilayah lainnya (dengan rata rata perpindahan 660 orang per juta populasi). Peran pelabuhan dan kota pelabuhan sebagai tempat transfer sangat penting untuk menghubungkan antara negara dan benua.[14] Berkaitan dengan percampuran ras, penduduk lokal tidak menganggap migran sebagai mitra pernikahan yang baik. Para migran biasanya menikahi migran lain yang masih memiliki kesamaan etnis atau migran lintas etnis dari kelas bawah. Hanya migran muda yang memiliki peluang lebih baik untuk menemukan pasangan hidup di antara penduduk lokal. Para migran tanpa modal sosial atau budaya memiliki risiko penurunan mobilitas sosial. secara umum, inklusi sosial[15] bukanlah proses yang mudah di kota-kota pelabuhan selama abad kesembilan belas. Migran memiliki kelemahan dalam posisi sosial, budaya dan ekonomi memiliki risiko eksklusi[16] yang lebih tinggi (Caponio, Scholten, Zapata-Barrero, 2018).

Bentuk bentuk ekslusi dalam kota kolonial adalah segregsi permukiman yang mengelilingi permukiman orang -orang

---

14 Tiziana Caponio, Peter Scholten, Ricard Zapata-Barrero. 2018. The Routledge Handbook of the Governance of Migration and Diversity in Cities. London: Routledge

15 upaya menempatkan martabat dan kemandirian individu sebagai modal utama untuk mencapai kualitas hidup yang ideal

16 Ekslusi (marginalisasi) sosial adalah tindakan penyingkiran atau pengucilan ke pinggiran masyarakat

Eropa (wlayah kota Lama Semarang) dan sekitar pelabuhan kanal. Selain permukiman Tionghoa, terdapat permukiman lainnya yaitu pekojan. Pekojan (pe-koja-an) merupakan kampung orang Islam dari Gujarat. Pada praktiknya, sebutan "Koja" digunakan untuk menyebut orang Islam termasuk orang Arab. Jika melihat peta wilayah kota Semarang tahun 1795 (termasuk pelabuhannya), terdapat tempat yang disebut sebagai Moorsche Kampong (Kampung orang Moor). Kata Moor sebenarnya berarti orang Afrika utara (Maroko), namun Belanda menggunakan kata Moor merujuk pada orang Muslim berdarah arab baik murni ataupun peranakan pada umumnya. Kampung Moor sebenarnya didirikan pada akhir abad ke-18 di luar benteng kota, di bekas lokasi sebuah kuburan Tionghoa di antara kota lama dan pecinan (Raap, 2017: 132).

Jalan Pekojan merupakan jalan utama di kampung tersebut, membelah wilayah dari utara ke selatan. Jalan tersebut juga menghubungkan kota lama dengan pecinan melewati Jembatan Pekojan. Koja bagi masyarakat Semarang merupakan sebutan untuk pedagang. Orang Koja yang datang ke semarang pada awalnya banyak yang membawa serta istri dari Gujarat, keturunan mereka kemudian ada yang menikah dengan perempuan pribumi. Orang Koja lebih banyak mengkonsumsi daging, karena kebanyakan dari mereka merupakan kaum sosial menengah ke atas. Mereka juga memiliki rumah dengan dekorasi yang mewah. Identitas sosial juga ditunjukkan para gadis dan wanita Moor (Koja) dengan memakai anting-anting emas atau perak besar dan kalung emas atau perak. Gadis-Gadis Moor dengan kulit coklat terkadang mengenakan pakaian mirip dengan orang Jawa, sebagian mendandani seperti orang Arab, lengkap dengan perhiasannya. Orang orang Koja sangat suka mengenakan sutra mencolok atau kain brokat (Raap, 2017: 132).

Gambar 4.2. Suasana wilayah Pekojan tahun 1909 dengan rekonstruksi warna (recoloured).

sumber: Raap, 2017: 132

Semakin banyak orang Tionghoa menetap di wilayah Pecinan dekat Pekojan membuat wilayah tersebut memiliki kelenteng. Kelenteng tertua dibangun pada tahun 1771, kemudian kelenteng lainnya didirikan di tepi sungai dekat pertanian cabai. Pembangunan kelenteng tersebut melibatkan para pekerja yang dibawa dari Tiongkok dengan biaya yang dikumpulkan masyarakat sekitar. Kelenteng tersebut diberi nama Tay Kak Sie. Pada 1770-an, Kota Semarang berkembang menjadi lebih luas, kampung asli yang sekarang dikenal sebagai Tudungan menjadi lebih ramai. Hal tersebut disebabkan daerah Tudungan menjadi jalan lintas bagi masyarakat Semarang Timur. Nama Tudungan berasal dari kebiasaan penduduk pada saat itu membawa keris dan menggunakan tudung. Keris dan tudung bagi warga pribumi dan Tionghoa dianggap sebagai barang mewah, sehingga tempat itu dinamakan Tudungan atau Petudungan. Ramainya daerah Tudungan membawa dampak bagi kampung Pesantren (terletak di samping Tudungan) yang dihuni oleh orang-orang Moor atau pada waktu itu disebut orang Kojan.

Pada perkembangannya, Kota Semarang pada akhir abad XVIII dan abad XIX memiliki kampung dengan populasi penduduk campuran, antara lain orang Eropa, Pribumi, Tionghoa, dan orang asing lainnya. Adapun kampung kampung tersebut antara lain Karangturi-kidul, Karangturi-lor, Karangturi-tiber, Karangturiligu, Karangkebon, Kebontjina, Bubudan, Padèrèsan, Brondongan, Wotprau, Suburan, Jerukkingkit, Pandéan, Patolongan, Bubakan, Belah, Pekojan, Purmasan, Bustaman, Seteran, Wotgandul-kidul. Sebandaran-Kulon, Puspöragan, Gandèkan, Kentangan, Kapuran, Sebandaran-wétan, Karanganyar, Brumbungan, Pejagalan, Gareman, Karangkembang , Karang-kidul, Wanadri, Karangsari, Rejösari, Mlatèn, Pejagalan-suködónö, Karangmalang, Karangbidara-lor, Karang bidara-mirkam, Pedalangan, Sumurbong, Köbong, Mlatèn-kulon, Mlatèn-lor, Manis, Karangasem, Rejöleksönó, Tenggang-lor, Srasah, Sumurdalu, Kemijèncilik, Kemijèngedé, Kesatèn, Tambaksan, Tawangkebalèn, Tawangkebon, Tiangbandéra, Baru, Kabupatèn, Kaumanwétan, Sumönegaran, Kranggan, Wotgandul-lor, Pabéan, Kapuran, Melayu-kuningan, Darattirtö, Petekan, Srondolan, Blakang-kebon, Bandengan, Banjar, Tjerbonan, Melajubedas, Ujungtanjung, Karangtengah, Poncolkariö, Pontjolgrobogan, Pontcoltonyo, Surodmalan, Jungkésaréyan, Möröjayan, Suröyudan, Kapatian, Sumódilagan, Kauman-kulon, Plampitan, Péloran, Bokoran, Petèmpèn, Kembangpaes, Legundiran, Dépok, Kelengan, Sayidan, Daratkeperan, Babadan, Sekaju, Bedagan, Randusari-wétan, Randusari-benggólö, Karangasem-bojong, Magersari-bojong, Bojong-pejambon, Bulu-magersan, Bulu-lor, Krobokan-kulon, Bójong-stalan, Lemahgempal, Bójong-salaman, Pendrian-kidul, Pendrian-lor en Pakundèn.

Kampung, yang hanya dihuni oleh penduduk pribumi, antara lain Karangrejösari, Pringgading, Sumeneban, Pungkuran, Söröwedèn, Menyanan, Gemulakan-tengah, Gemulakan-wétan, Semampir, Pacaran, Tenggang-kidul, Kauman-terbaya, Bubak, Sebandaran-kaligawé, Sedeyo, Sigedang, Sianyar,

Japan, Gedonggadèn, Tïkungbaru, Daratlasimin, Pulopetekan, Panggung, Barupontjol, Batan, Bulu-stalan, Tawangtèmpèl, Bendungan, Ngemplakbulu, Karangkumpul, Babadan, Plombokan, Cèlèngan, dan Pelburan.

Kampung di semarang yang menjadi tempat tinggal orang-orang oriental asing (Cina, Arab, Moor, dan lainnya) antara lain kampung Gang Pinggir, Gang Besèn, Gang Tengah, Gang Gambiran, Gang Baru, Gang Kranggang, Gang Pedamaran, Kampung Melayu, Gang Ambengan, Gang Pakojan, Gang Petudungan, Gang Warung dan Gang Kaligawe. selain itu, lingkungan tertentu dinamakan sesuai dengan populasi penduduknya, seperti wilayah Tionghoa/ Cina, menjadi Pacinan atau Pecinan (kampung Cina). Wilayah yang ditempati oleh pengusaha pedagang Muslim dari Gujarat atau Hindustan (wilayah India dan Srilanka), Koja menjadi Pakojan atau Pekojan (Kampung Koja) (Timmerman, 1891).

Gambar 4.3. Suasana Pekojan Semarang tahun 1908.
Sumber: koleksi KITLV

Selain Pekojan dan Pecinan, terdapat wilayah yang dihuni oleh orang-orang Eropa, diasosiasikan dengan *Landa* (Walanda), Belanda. Masyarakat menyebutnya dengan wilayah Planan atau Lingkungan Eropa (Prijohoetomo, 1937: 127). Segregasi

wilayah lainnya yaitu yang disebut dengan Pencikan, berasal dari kata Encik yang berarti anda dalam bahasa Melayu (Byrnes dan Suan. 2010). Meski demikian, wilayah Pencikan tidak hanya dihuni oleh orang Melayu saja, tetapi juga beberapa kepala keluarga orang-orang Bugis (Prijohoetomo, 1937: 137).

Wilayah Kampung Pekojan dan juga Melayu memiliki penduduk orang Arab terbanyak. Orang-orang arab di wilayah tersebut terkenal mewah, tetapi “sangat dihormati”(Denys, 1989). Kampung tersebut memiliki beberapa jalan yang menghubungkan ke kota dan Kampung Cina. Permukiman yang terdapat di kampung Pekojan dan Melayu dibangun secara permanen. Masyarakat di kampung tersebut hampir semuanya merupakan pedagang baik lokal maupun regional. Mereka juga menjual beberapa perhiasan berbahan emas dan perak. Orang-orang Belanda menyebut mereka dengan sebutan Kashouders. kata Kashouder terdiri dari kata *Kas*, yang berarti “tunai” atau “huruf”, sedangkan Houder berarti “pemilik”. Kashouder bisa diartikan sebagai Orang Kaya. Mereka tidak membuat karya-karya seperti tukang emas dan perhiasan lakukan. Mereka hanya melakukan transaksi jual beli. Perhiasan-perhiasan tersebut biasanya ditempatkan dalam tempat perhiasan yang berlapis-lapis. Berbeda dengan orang orang melayu yang berjualan perhiasan, orang-orang Moor menjual kain dari india, kanvas dan sejenisnya di tepi jalan. Mereka juga menjual perhiasan namun perhiasan yang kecil (dengan tempat yang mudah disaku). Orang Moor lebih sering berjualan kaki lima dan sedikit di antara mereka yang memiliki toko. Perdagangan grosir sebagian besar dikuasai oleh orang Arab dan Tionghoa. Kampung Pecinan Semarang , terletak tepat di sebelah selatan Perkampungan orang Moor, melewati Sungai (Denys, 1898).

Gambar 4.4. Kondisi jalanan kampung Melayu Semarang yang berbatasan langsung dengan sungai/ kanal tahun 1915
Sumber: koleksi KITLV

Permukiman Kampung Melayu pada awalnya terbentuk dari struktur fisik Pelabuhan Lama. Berbagai fasilitas yang ada di pelabuhan, seperti kantor dagang, markas militer, mercusuar, jembatan, gudang dan beberapa rumah pegawai merupakan fasiltas yang membentuk permukiman Kampung Melayu. Kampung Melayu Semarang menjadi pintu gerbang kedatangan pedagang-pedagang yang akan memasuki kota Semarang. Hal tersebut menjadikan wilayah tersebut sangat ramai dengan aktivitas bongkar muat dan perdagangan. Perkembangan dan kemajuan perdagangan mempengaruhi wilayah Kampung Melayu menjadi semakin padat, kompleks dan dinamis seiring dengan kedatagan etnis Arab untuk berdagang dan menyebarkan agama Islam. Sudah barang tentu, mayoritas masyarakat di Kampung Melayu hidup sebagai pedagang dan memeluk agama Islam (Harryanto, 2018).

Gambar 4.5. Kampung Melayu di Semarang (Maleische kamp) sekitar 1910an, Koleksi KITLV

Pada perkembangannya, Kampung melayu tidak hanya menjadi dominasi orang arab saja. Etnis lainnya juga menempati di Kampung Melayu. Setiap etnis tersebut kemudian mulai mengkotak-kotakkan wilayah miliknya masing-masing. Permukiman Arab sendiri berada di belakang komplek ruko-ruko Pecinan dengan akses jalan kecil atau gang yang dinamakan jalan Layur. Pada bagiab Barat jalan kecil tersebut, terdapat Klenteng yang dipercaya Masyarakat Tionghoa sebagai benteng dan pengusir roh-roh jahat. Roh Jahat tersebut merupakan penghalang bagi kelancaran usaha perdagangan. Selain itu, masyarakat tionghoa percaya bahwa Klenteng tersebut menjaga keselamatan dan kehidupan etnik Cina di Kampung Melayu terutama dalam perdagangan baik lokal maupun regional (Harryanto, 2018).

Pada tahun 1800an, Kota semarang di bawah kuasa Belanda memiliki wilayah khusus yang dikelilingi oleh benteng. Terdapat sekitar lima atau enam benteng dengan karakteristik seperti halnya benteng-benteng yang dibangun oleh Belanda di kota-kota lainnya. Kota Semarang memiliki empat gerbang utama, antara lain Gerbang Pemerintah (Gerbang Utama) di Barat, Gerbang Selatan, Gerbang Timur, serta Gerbang laut (Zeestrand) di sebelah Utara, selain itu terdapat beberapa pintu kecil di

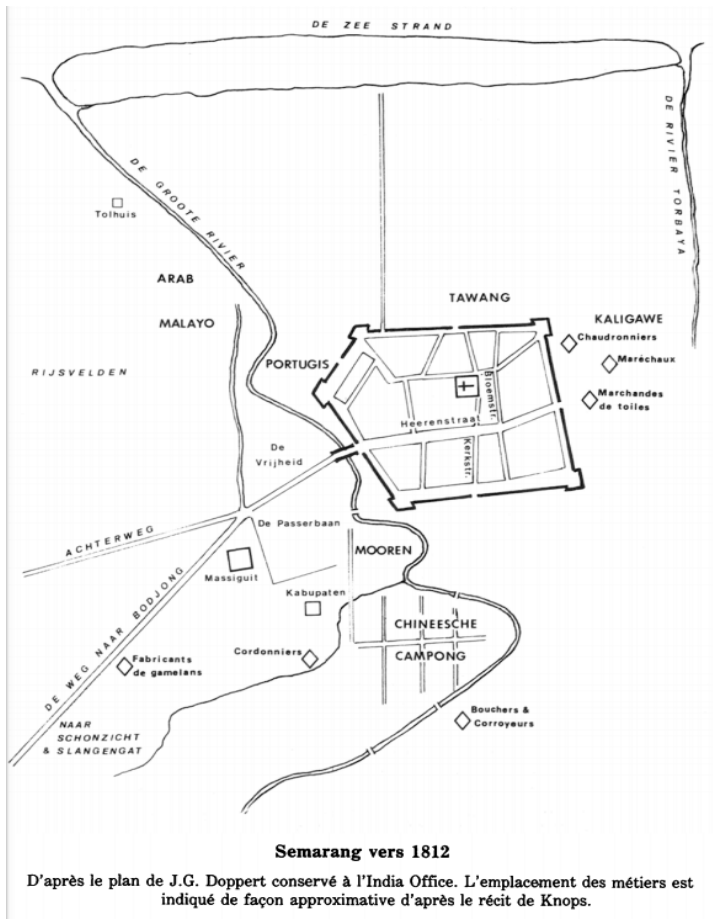
wilayah "kota Semarang", kota di bawah pengaruh Belanda tersebut sejatinya memiliki luas yang relatif kecil. Pada awal kota Semarang berkembang, Semarang memiliki jalan arteri yang dibuat dengan dibuat menggunakan pecahan karang putih, lalu lalang kota yang padat menyebabkan pecahan karang tersebut menjadi semakain halus dan mudah untuk dilalui kendaraan. Kota tersebut tidak memiliki lampu jalan, pada awal- awal kota tersebut berkembang. Di tengah kota, terdapat kanal yang berdampingan dengan sepanjang jalan Bojong. Pada akhir abad XVIII, debit aliran ini memang banyak, namun sangat tercemar terutama karena lumpur. Wilayah kota Semarang (dekat pelabuhan) benar-benar kekurangan air yang layak untuk diminum. Orang-orang Eropa harus membawa air dari wilayah Candi yang berjarak sekitar 3 atau 4 mil dari kota. Biasanya air tersebut dijual dengan kemasan tong kecil. Menginjak tahun 1800an, Belanda kemudian memutuskan untuk mengalirkan sumber air dari Candi menuju kota Semarang. Wilayah pusat kota tersebut menjadi pusat permukiman masyarakat yang sebagian besar merupakan elit Eropa. Jika dilihat pada distribusi pekerjaannya, sekitar 60 warga Eropa di Semarang mencari nafkah dengan berdagang retail (eceran). Pedagang terkaya memiliki harta sekitar 200.000 Piaster[17]. Pedangang Eropa tingkat menengah kebawah sebagian besar merupakan orang Yahudi yang menjual koin, botol dan barang barang lainnya. Warga Eropa di Semarang sekitar 1077 orang terdaftar sebagai penduduk asli Eropa (lahir di benua Eropa). Selain pedagang, warga Eropa lainnya memiliki matapencaharian sebagai penjahit, pandai besi, tukang cukur, penjilid buku, pengolah berlian, tukang daging, dokter atau ahli bedah, perajin topi, penenun, tukang pelana, tukang perak, tukang kayu, pengusaha penginapan, guru, dan pekerjaan lainnya. Hampir

---

17 piaster adalah sebuah jumlah unit mata uang yang digunakan Eropa abad XVII. Istilah tersebut berasal dari kata Italia yang berarti "lempengan metal tipis".

semua perdagangan dengan harga murah dikelola oleh orang Tionghoa atau Jawa (Lombard, 1989).

Semarang vers 1812

D'après le plan de J.G. Doppert conservé à l'India Office. L'emplacement des métiers est indiqué de façon approximative d'après le récit de Knops.

Gambar 4.6 Denah permukiman kota Semarang tahun 1812.

Sumber: Lombard ,1989

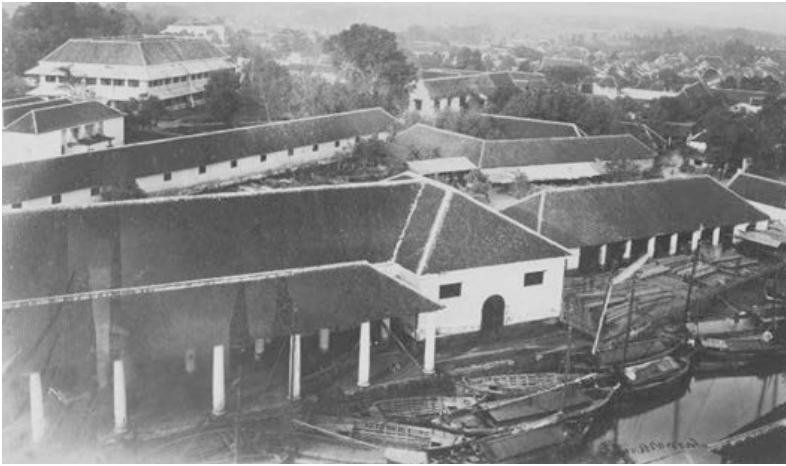
Statistik yang dihimpun oleh Knops pada tahun 1800an menjelaskan secara detail komposisi populasi penduduk di pinggiran Semarang antara lain wilayah Tawang dan kampung kampung disekitarnya, selain permukiman Eropa di tengah kota. Wilayah Tawang sendiri sebagian besar dihuni oleh orang Bugis yang berjumlah 776 jiwa. Wilayah Kampung Pekojan

(tempat tinggal orang Moor berjumlah 828 jiwa. Kampung Jawa memiliki populasi terbanyak dengan jumlah penduduk 8353 jiwa. Selain itu, Kampung Tionghoa (Pecinan) memiliki populasi terbanyak ke 2 dengan jumlah penduduk 5377 jiwa. Kampung Pecinan oleh sebagian masyarakat pada abad XIX juga dikenal dengan Kampung Parnakkang, berasal dari kata peranakan. Penduduk yang berasal dari Cina masuk Islam berjumlah 295 jiwa. Kampung Melayu memiliki penduduk terbanyak ketiga dengan jumlah 1900 jiwa. Penduduk kampung melayu beberapa di antaranya terdiri dari orang Arab sekitar 247 orang. Penduduk di wilayah perkotaan berjumlah 3350 jiwa dan wilayah perkampungan 17.776 jiwa (kedua wilayah tersebut berada dekat dengan pelabuhan) (Lombard, 1989).

Pada tahun 1811, berita tentang kedatangan Inggris di Semarang menyebar. Beberapa orang Tionghoa pada saat itu melarikan diri ke daerah lain karena khawatir akan adanya perang besar di Semarang. Mereka kembali ke kediaman masing-masing setelah situasi dinyatakan aman. Pada 1816, wilayah Semarang sekali lagi kembali berada dalam kuasa Belanda. Belanda membuat kebijakan *passenstelsel* (surat jalan) yang mengharuskan seseorang yang ingin pergi ke tempat lain harus membawa surat sejak tahun 1821. Hal ini membuat mobilitas orang Tionghoa menjadi terbatas, sementara mereka harus bepergian untuk berdagang. Tidak lama setelah *Passenstelsel*, dikeluarkan regulasi *Wijkstelsel* yang menetapkan bahwa orang Tionghoa harus tinggal di lingkungan mereka. Sebelum kebijakan tersebut dieluarkan, tempat tinggal orang Tionghoa tersebar tetapi kemudian mereka tinggal di tempat yang ditetapkan oleh pemerintah Belanda di wilayah Pecinan. Kebijakan *Passenstelsel* dan *Wijkstelsel* secara berturut-turut dicabut pada 1906 dan 1915 oleh Pemerintah Belanda. Pada tahun 1835, perdagangan Jawa-Tionghoa semakin berkembang. Orang-orang Tionghoa di Semarang memiliki kantor gabungan pengusaha perniagaan berdiri di sebelah Kuil Tay Kak Sie, bekas ladang cabai. Oleh karena itu, daerah itu bernama Gang

Lombok (Gang Cabe) dan Kuil Tay Kak Sie juga disebut Klenteng Gang Lombok.

Secara bertahap, fungsi kantor tersebut pada awalnya hanya sebagai tempat arahan bagi pedagang Tionghoa yang baru saja datang ke Hindia Belanda. Kantor tersebut kemudian berkembang menjadi tempat untuk mengatur urusan orang Tionghoa, seperti kelahiran, kematian, perkawinan, bisnis, organisasi, dan pendaftaran pajak khusus untuk orang Tionghoa. Pada tahun 1876, pemerintah Belanda berencana untuk membangun jalur kereta api untuk menunjang pelabuhan yang melewati daerah daerah dekat Tudungan dan Koja dan Loji di mana terdapat kuburan tertua untuk orang Tionghoa di Semarang. orang Tionghoa kemudian berinisiatif merelokasi kuburan dan disetujui oleh Belanda, sehingga kereta api dapat dibangun (Kurniati et al, 2018).

Konfigurasi wilayah permukiman kota Semarang berdasar lalulintas kedatangan kapal berada di sepanjang Sungai Semarang, yang merupakan elemen utama kota. Sebagian besar permukiman dan kegiatan perdagangan dilakukan di sepanjang Sungai Semarang yang bersatu dengan system transportasi Pelabuhan. Oleh karena itu, lokasi sub-pusat kota antara lain berada di pasar Johar, wilayah Pecinan dan Sahbandaran. Morfologi kota semarang berada di sepanjang sungai. Sedimentasi yang terjadi dengan intensitas yang tinggi menyebabkan Sungai Semarang semakin dangkal. Sungai tersebut kemudian tidak dapat dilalui kapal-kapal. Sebagai gantinya system jaringan transportasi berupa trem dan jalan kota dibangun pada tahun 1900an, Transportasi tersebut juga menghubungkan wilayah kota dan pinggiran kota. Pergeseran moda transportasi tersebut kemudian menyebabkan sub-pusat kota di sepanjang sungai bergeser ke lokasi lain.

Gambar 4.7 Kampung yang berdekatan dengan gudang dan Sungai Semarang tempat bersandar kapal kapal bongkar muat, tahun 1890, koleksi KITLV

Gambar 4.8 Permukiman masyarakat Pribumi di Kali Semarang tahun 1908, Sumber: Koleksi KITLV

Gambar 4.9 Permukiman kampung Pribumi di sekitar Sungai Semarang tahun 1927

Pada akhir abad XIX, kota Semarang dirundung banyak bencana penyakit seperti disentri, tifus, kolera terutama di wilayah kumuh yang menimbulkan banyak korban. Angka kematian yang tinggi memaksa pemerintah kota mengubah strategi pengembangan kota. Pertumbuhan fisik kota kemudian diarahkan ke daerah berbukit di Selatan bernama Nieuw Tjandi (Candi Baru) menghindari daerah rawa (sedimentasi) yang terletak di Utara. Struktur internal kota kemudian berubah secara radikal. Ir.Thomas Karsten, penanggung jawab perencanaan kota Semarang mengubah secara radikal konsep lama pemisahan rasial yang membagi bekas permukiman kota menjadi distrik Belanda, Tionghoa, dan Jawa asli. Thomas Karsten membagi daerah zonasi berdasarkan kelas ekonomi daripada sekedar pemisahan etnis. Distrik Belanda, Tionghoa, dan Jawa dibagi menjadi tiga kelas ekonomi. Belanda dan beberapa orang Tionghoa yang kaya berada dalam kelas ekonomi tertinggi, Tionghoa lainnya berada dalam kategori

kelas ekonomi menengah. Mayoritas orang Jawa berada dalam kategori kelas terendah. Konsep pembagian zona tersebut juga mengubah penggunaan lahan dan fungsi spasial (Setioko, 2010: 148-159).

Pada perkembangannya, wilayah Semarang menjadi daerah otonomi, tanggal 1 April 1909 (sesuai *Ordonatie* Hidia Belanda tanggal 21 Februari 1906). Perluasan kota yang seblumnya kota pelabuhan tersebut kemudian mengarah ke daerah perbukitan(Bukit Candi), di selatan Semarang. Wilayah Kota Semarang sebelum permukiman eropa berpindah ke Candi luasnya mencapai sekitar 9.940 ha. Masyarakat setempat menyebut wilayah dataran semarang terutama wilayah dekat laut dengan sebutan "Semarang Bawah", sedangkan bagian yang agak tinggi dan berbukit-bukit disebut "Semarang Atas". Pekojan menjadi wilayah pusat perdagangan tertua dan terpenting di Semarang. Pusat perdagangan Pekojan juga menjadi barometer perdagangan di Jawa Tengah dan Wilayah Vorstenlanden. Wilayah pekojan sebagian masuk dalam wilayah Kelurahan Tamanwinangun (Suprapti, 1992).

Pada awal abad XIX, kota pelabuhan Semarang memiliki penduduk kurang dari 30.000 jiwa. Penduduk Semarang tumbuh pesat pada tahun 1880 menjadi 60.000 Jiwa dan 101.000 jiwa pada pada tahun 1914. Pertumbuhan tersebut sebagian besar disumbang oleh banyaknya tenaga kasar yang mencari pekerjaan di Semarang. Semarang mendapat julukan "kota kuli" oleh Belanda Pada awal abad XX. Hal tersebut disebabkan karena Semarang menjadi kota besar namun padat permukiman kuli. Para kuli tinggal di kampung-kampung di dekat pusat kota, seperti Tegalwarung (Tegalwareng), Srondol dekat Pecinan dan di sepanjang jalan kereta api di dekat pelabuhan. Para kuli menjadikan warung (tempat jualan makanan kaki lima) sebagai tempat berbagi sosial dan budaya satu sama lain ketika malam tiba (Akhyat, 2006).

Masalah Kepadatan penduduk di kota pelabuhan Semarang memicu masalah kesehatan dan menjadi masalah yang penting

pada abad XX. Henry Freek Tillema, seorang apoteker dan filantropis dengan wawasan sipil di Semarang, menyatakan bahwa berdasarkan penyelidikan 1909, kondisi sanitasi di Semarang sangat memprihatinkan. Tillema menyusun studi enam volume kesehatan masyarakat terutama di Semarang, berjudul Kromoblanda, dipublikasikan antara 1914 dan 1923. Melalui publikasi tersebut, argument lengkap diungkap guna mendukung perbaikan infrastruktur sistematis dan perencanaan yang lebih baik untuk menciptakan tempat yang layak huni. Tillema pernah ditunjuk sebagai anggota dewan kota Semarang pada tahun 1910 dan fokus pada platform kesehatan pro-publik. Tillema sangat mendukung peningkatan perencanaan yang lebih baik untuk mengatasi masalah public tersebut. Dia meneliti kondisi kampung di Semarang untuk meyakinkan pemerintah kolonial bahwa perlunya mengatasi masalah kampung. Awalnya, pemerintah menolak dengan alasan bahwa permasalahan terkait kampung diluar kapasitas Tillema. Bersama Thomas Karsten, Tillema mengorganisir gerakan reformasi terkait perumahan. Tillema dan Karsten mengemukakan bahwa terdapat dua faktor utama yang menyebabkan permasalahan terkait kesehatan permukiman di kampung-kampung Semarang. Pertama berkaitan dengan teknik bangunan masyarakat kampung yang primitif dan kurang tertata. Intensifikasi permukiman kampung terdahulu memakan lahan lebih banyak dan berakbat pada konsentrasi penduduk miskin yang padat. Penyebab kedua yaitu berkaitan dengan desentralisasi yang mendorong urbanisasi wilayah semarang, sehingga wilayah perkampungan semakin padat. Pada Kongres Desentralisasi Kedelapan yang diadakan di Batavia tahun 1918, D. de Jongh (walikota Semarang) telah melaporkan kondisi permukiman kampung di kotanya dan menginginkan upayanya untuk mengatur ulang permukiman tersebut. Dia mengidentifikasi beberapa kendala termasuk ancaman jika menghapus permukiman miskin (Christopher, 2008: 62-63).

Penataan kampung kemudian dilakukan, salah satunya yaitu Kampung Sompok, yang dikembangkan pemerintah kolonial di Semarang antara tahun 1919 dan 1923. Kampung tersebut juga dikenal sebagai 'kampung kota' (Gemeentekampong). Kampung tersebut dibuat untuk pegawai negeri kelas menengah ke bawah. Selain itu, rumah-rumah kelas pekerja juga dibangun. Meski dimikian, upaya membangun rumah yang terjangkau untuk kelompok berpenghasilan terendah gagal dilakukan. Memorandum penjelasan rancangan regulasi terkait perencanaan Kota tahun 1938 menyoroti bahwa perumahan umum kelas bawah tidak dapat terwujud karena harga sewa perumahan minimum masih di luar kemampuan para pekerja. Sewa terendah untuk perumahan umum dicapai di Semarang pada *ƒ* 3 per bulan pada tahun 1929, sedangkan penghasilan orang-orang kelas bawah (tetapi bukan orang miskin) berada di *ƒ* 2,50. Selama periode depresi ekonomi, pemerintah menghentikan investasi lebih lanjut dalam perumahan umum karena adanya penghematan. Tokoh tokoh arsitektur kota seperti Jac. P. Thijsse, Thomas Karsten dan Soesilo, berpendapat bahwa tidak mungkin menyediakan tanah bangunan atau tempat tinggal untuk orang-orang kampung dengan sewa yang mahal. Oleh karena itu, pemerintah kota harus menerima kesimpulan logis bahwa sewa tersebut harus disubsidi. Namun dalam praktiknya hal tersebut sulit dilakukan karena dinas perumahan publik tidak ingin mengalami defisit karena subsidi tersebut (Boomgaard, Kooiman, dan Nordholt (ed), 2018: 164).

Pada tahun 1900-an Ekspor dari pelabuhan Jawa meningkat dua kali lipat. Angka ekspor tersebut juga meningkat delapan kali lipat pada tahun1920. Hal itu memicu periode ekspansi ekonomi yang berlangsung hingga 1921. Orang-orang arab banyak memunculkan perusahaan-perusahaan dengan tanggung jawab terbatas pada tahun tersebut. Mereka berbisnis dengan membangun dan menyewa rumah. Salah satu perusahan milik orang arab yaitu Bouwmaatschappij Said Mohamad Aljuffi yang didirikan tahun 1899 di Semarang, dengan modal terdaftar

200.000 Gulden dan 1.000 Gulden per saham untuk eksploitasi Onroerende Goederen (aset tak bergerak), khususnya pembangunan dan penyewaan rumah serta pembangunan gedung lainnya. Perusahaan milik orang arab lainnya yang fenomenal pada tahun 1900 yaitu perusahaan bangunan Said Aloei Almoenawar. Perusahaan tersebut tergolong perusahaan besar di Semarang dengan modal terdaftar 72.300 Gulden. Kekayaan asset ini juga menjadi identitas sosial bagi pemilik perusahaan waktu itu. Beberapa perusahaan orang-orang Arab tersebut dimiliki secara perorangan atau gabungan (keluarga) (Mandal, 2017: 58).

B. Munculnya kelas-kelas pekerja atau pembagian kerja tertentu berkaitan dengan transportasi kelautan, dan kepelabuhan.

Majunya wilayah perkotaan, khususnya kota pelabuhan dan beriringan dengan implementasi Undang-undang Agraria 1870 telah membuat Hindia terbuka untuk pengembangan oleh perusahaan swasta. Migran dari Belanda bergegas mengambil peluang baru di tanah koloni Hindia Belanda (termasuk di wilayah Semarang dan sekitarnya). Sebagian besar imigran baru menetap di kota-kota besar di Jawa, khususnya kota pelabuhan. Wilayah pinggiran kota mengalami perkembangan dan perluasan. Perkembangan tersebut tidak lepas dari hiruk pikuk aktivitas pelabuhan yang meningkat. Adanya perkembangan tersebut menyebabkan perkembangan fasilitas kota, khususnya untuk masyarakat menengah atas, seperti klub dan toko buku. Eksklusivitas masyarakat menengah ke atas sangat terasa. Belanda dituntut oleh warganya dan warga eropa di Hindia Belanda untuk menyediakan fasilitas pendidikan dengan akses yang mudah. Sebagian besar orang Eropa memaksa pemerintah Hindia untuk menyediakan sekolah yang kurikulum dan standarnya sesuai dengan yang ada di Belanda. Meningkatnya

jumlah pengusaha dan pekerja ahli dari Belanda menyebabkan kebutuhan tinggi akan pekerjaan perkotaan. Kebutuhan pekerjaan kota tersebut menjadi lapangan kerja bagi masyarakat pribumi . Banyak masyarakat pribumi yang kemudian menjadi pekerja konstruksi, penjual makanan, staf rumah tangga, pekerja transportasi, dan petugas kebersihan, juru tulis, kurir kantor untuk bisnis pemerintah dan swasta. Selain itu, pekerja pribumi juga bekerja dalam bidang transportasi sebagai mekanik dan pengemudi yang terlatih. Sementara itu, warga yang memiliki keahlian tertentu bekerja di lembaga penelitian sebagai teknisi laboratorium dan staf lapangan untuk menjalankan layanan penyuluhan pertanian, dan staf administrasi dan akuntan di kantor-kantor telegraf, bank dan surat kabar (Taylor, 2013: 91).

Pada tahun 1890 di Karesidenan Semarang, terjadi kenaikan migrasi internal kuli terutama kuli di Pelabuhan. Hal tersebut disebabkan oleh kecilnya penghasilan utama dari sector pertanian yang berkisar hanya 7% dari seluruh difersivikasi pekerjaan. Permintaan kuli di Semarang meningkat sejak jaringan telepon pertama dipasang pada tahun 1884. Selanjutnya, ketika fasilitas pelabuhan Semarang dikembangkan dan dibangun, kebutuhan pekerja dan kuli juga semakin meningkat. Masyarakat yang menjadi kuli di pelabuhan berdatangan dari daerah Kudus, Demak, Juwana, Kendal dan Jepara yang terhubung ke Semarang oleh jaringan kereta api. Sebagian besar pekerja pelabuhan, bekerja di bawah pengawasan mandor atau jurumudi dan tidak dipekerjakan secara langsung oleh perusahaan-perusahaan tepi perairan. Pekerjaan perekrutan tenaga kerja secara tidak langsung tersebut banyak dijumpai di Jawa. Perekrutan para pekerja biasanya dilakukan oleh mandor dengan mencari dari desa asal mandor atau keluarga dan kerabat mandor (Akhyat, 2006). Pekerjaan terutama di sekitar pelabuhan Semarang, menarik para pekerja dari Kudus, Demak, Juana, Kendal, dan Jepara (Colombijn, Cote, 2015: 222).

Wilayah Semarang menarik minat pekerja terutama berkaitan dengan aktvitas kepelabuhanan dan industri besar di

Genuk dan Sayung, serta daerah antara Semarang dan Demak. Para peskerja tersebut bepergian bolak-balik setiap hari dengan menggunakan trem SJS (Semarang Joana Stoomtram Maatschappij). Sebagian orang Semarang menganggap pekerjaan kuli merupakan pekerjaan yang rendah. Masyarakat asli Semarang lebih banyak bekerja sebagai pedagang atau bekerja sebagai pengemudi Sado (yang kemudian digantikan oleh delman). Sebagian dari para kuli merupakan pekerja yang sebelumnya memiliki rumah di wilayah asal, kemudian tergusur ataupun kehilangan pekerjaan. Mereka kemudian bertahan hidup dengan bekerja di tingkat data yang lebih rendah dengan segala macam pekerjaan, salah satunya kuli di pelabuhan Semarang (Ingleson, 1988). Para pekerja biasanya mendapatkan informasi pekerjaan dari saudara, keluarga atau teman. Model rekrutmen pekerja tersebut juga dijumpai pada industri gula, industri batik dan industri rokok. Meski demikian, rekrutmen pekerja di industri pelabuhan lebih selektif (Akhyat, 2006).

Munculnya Ordonansi pada tanggal 21 Februari 1906, mengubah Semarang yang sebelumnya hanya merupakan ibu kota afdeling, kabupaten dan Karesidenan Semarang menjadi Gemeente atau kota swapraja yang otonom dan memiliki wilayah sendiri. Karakieristik buruhpelabuhan Semarang sangat berkaitan erat dengan kondisi fisik pelabuhan Semarang (Erman, Saptari, 2013: 57). Penggunaan teknologi modern dan diversifikasi pekerjaan di kota Semarang menjadi parameter kesuksesan industri Jawa pada masa kolonial. Inovasi teknologi yang didasarkan pada pekerja massal seperti industri pelabuhan dan kereta api membutuhkan manajemen yang baik. Para pekerja datang dari berbagai daerah dengan status sosial yang beragam, meskipun sebagian mandor dan juru mudi di industri pelabuhan memperlakukan mereka sama. Pekerja dermaga berada dalam posisi lebih baik dibandingkan para pelaut di pelabuhan. Pada tahun 1921, pekerja dermaga hanya bekerja selama 7 jam sehari dan memiliki banyak waktu

untuk istirahat. Sementara para pelaut dan pekerja lainnya di perkotaan memilik pekerjaan 10 hingga 14 jam per hari (Akhyat, 2006).

Kondisi fisik dan aktivitas pelabuhan Semarang membawa konsekuensi terhadap terbentuknya kategori buruh pelabuhan. Kategori tersebut antara lain para buruh atau kuli yang bekerja di kapal-kapal yang berlabuh di laut. Selain itu, kategori buruh-buruh yang berlabuh di darat. Kategori lainnya yaitu para buruh yang mengangkut barang dari kapal yang di laut menuju daratan. Buruh yang melakukan bongkar-muat dari kapal-kapal besar ke perahu-perahu tongkang ataupun sebaliknya disebut "stuwedoring" (stevedoring). Para buruh tersebut merupakan buruh lepas (casual labour) yang direkrut oleh para mandor dan hanya bekerja sewaktu dibutuhkan. Kelompok buruh lepas tersebut terdiri atas Chef (Mandor) "*stuwedoring*", yang bertugas mengawasi proses bongkar muat. Selain itu, Chef (Mandor) "*stuwedoring*", juga bertugas sebagai perantara kapten kapal dengan pimpinan perusahaan. Kelompok selanjutnya yaitu Chef (Mandor) krani, yang bertugas mengawasi mandor perahu. Di bawah Chef (Mandor) krani yaitu krani yang bertugas mencatat barang-barang bongkar muat para kuli. Kelas pekerja lainnya yaitu mandor gang (palka) sebagai pemimpin para kuli. Mandor gang biasanya memimpin sekitar 20 orang kuli gang yang bertugas melakukan bongkar- muat dalam kapal besar.

Kategori lainnya yaitu kuli darat atau pekerja yang bekerja di dermaga pelabuhan. Kuli darat bertugas memindahkan barang-barang dari gudang ke truk-truk atau kereta api dan sebaliknya. Kuli darat berstatus buruh lepas. seperti halnya kuli kapal. Selain itu terdapat tukang derek atau katrol muatan. Mereka masuk dalam kategori buruh terampil. Kuli darattukang katrol merupakan buruh lepas yang hanya bekerja bila dibutuhkan. Kategori lainnya yaitu kuli tongkang. Mereka merupakan pekerja pada perusahaan angkutan bandar SSPV, termasuk dalam kategori buruh terampil (*skilled labor*). Pekerjaan tersebut memiliki ancaman bahaya dan

membutuhkan pengalaman serta keterampilan khusus, antara lain dalam mengendalikan tongkang, menyambung tali-tali untuk mengggandeng tongkang, membongkar pasang palka (penutup) tongkang, serta pekerjaan lainnya. Kuli yang berada di laut maupun kuli tongkang memiliki keahlian dalam berenang untuk menghindari resiko tenggelamnya kapal. Pekerjaan yang harus mereka lakukan sebenarnya memakan waktu lama pada pelayaran angkutan Bandar(sekitar 2-4 jam pulang pergi). Selain itu, proses bongkar-muat dari kapal ke tongkang atau sebaliknya memakan waktu sekitar 4-8 jam, tergantung kondisi cuaca dan dari jenis barang.

Kinerja para kuli diatur dalam suatu sistem yang dinamakan "gang" (regu). Masing-masing regu, terdiri dari 15-40 orang sesuai dengan kebutuhan untuk bongkar muat jenis barang tertentu. Berdasarkan tempat kerjanya, regu (gang) tersebut masih dibagi lagi menjadi 2 kelompok, antara lain yang bekerja di atas kapal atau tongkang (berjumlah 5-15 orang), dan grup (gang) yang bekerja mengangkut barang dart dermaga ke gudang-gudang maupun truk-truk/ kereta api dan sebaliknya.[18] Sementara pembagian kelas sosial lainnya terdapat pada tingkat ekonomi di kota pelabuhan Semarang. Pedagang kelas tertinggi merupakan pedagang grosir didominasi oleh etnis Jawa dan etnis Tionghoa, serta perpaduan etnis Tionghoa-Jawa dan orang orang eropa serta sebagian orang Arab. Mereka adalah para eksportir yang menjual komoditas dari wilayah *hinterland* (Erman, Saptari, 2013: 60). Sisanya merupakan penduduk kelas menengah ke bawah yang tinggal di perkampungan sekitar Kota Lama Semarang.

18 Lihat Erman, Saptari, 2013 : 60

C. Implikasi Perkembangan Pelabuhan dan Kota Pelabuhan terhadap kehidupan sosial buruh pelabuhan

Semarang pada tahun 1820-an menjadi kota terbesar kedua di Jawa sebagai pusat perdagangan yang berkembang pesat. Pelabuhan menjadi pintu gerbang perniagaan terutama dari wilayah Yogyakarta dan Surakarta. Para pedagang Pribumi-Tionghoa mendominasi perdagangan di semarang dengan komoditas yang mendominasi berupa produk turunan kapas. Belanda sebelumnya sangat cepat beradaptasi dengan ekosistem perniagaan di Semarang karena penguasaan bahasa melayu sebagai bahasa perdagangan yang banyak digunakan di pelabuhan Semarang. Melalui bahasa melayu tersebut, proses tawar menawar semakin mudah, sehingga belanda bisa menguasai wilayah pelabuhan Semarang. Masuknya beberapa modal perusahaan di pelabuhan semarang membuat pelabuhan berkembang pesat (Knight, 2015: 60). Hal ini mendorong beberapa pekerja hadir di wilayah tersebut memenuhi lapangan kerja yang dibutuhkan. Kemajuan teknologi juga memicu perkembangan pelabuhan Semarang. Pada akhir abad XIX hingga XX, setiap hari ribuan orang Jawa datang dari luar ke Semarang dengan trem, kereta api, dengan geröbak dan berjalan kaki untuk mencari nafkah di pelabuhan, perusahaan kereta api, perusahaan pembangunan rumah, pembangunan jalan, dan pekerjaan lainnya di Semarang. Hampir semua masyarakat menengah ke bawah dari kampung-kampung di lingkungan kota pelabuhan Semarang bekerja sebagai kuli. Meski demikian, beragam diversifikasi kerja di wilayah pelabuhan Semarang tetap mengalami kekurangan tenaga kerja, bahkan hingga mendatangkan pekerja dari Salatiga dan Ambarawa. Sebagian dari buruh tersebut juga mengerjakan pembangunan permukiman di wilayah Candi. Angka migrasi penduduk menuju Semarang tidak dapat dipastikan, apakah mereka menetap di Semarang atau meninggalkan semarang

setelah selesai bekerja. Mereka yang haruspulang pergi dari wilayah luar semarang terkadang juga menuntut gaji yang layak (Westerveld, 1914: 344). Oleh karena itu, para buruh banyak yang berserikat untuk menuntutkelayakan upah serta fasilitas yang didapatkan.

Pada periode dasawarsa pertama abad XX, beberapa serikat buruh di didirikan sebagai wadah atau organisasi perjuangan gerakan buruh di Hindia Belanda. Munculnya gerakan buruh tersebut juga berkaitan erat dengan perkembangan pergerakan nasional dalam rangka memperjuangkan kemerdekaan Indonesia. Serikat buruh pelabuhan Semarang terbentuk tidak lepas dari perkembangan organisasi sosial politik, khususnya PKI, mengacu pada pendirian Havenarbeidersbond (serikat buruh pertama), tahun 1919. Havenarbeidersbond dipimpin oleh tokoh komunis Semarang yaitu Semaun dan berkembang cukup pesat pada zamannya. Serikat buruh tersebut mampu mendirikan cabang-cabangnya di hampir seluruh pelabuhan utama pantai utara Jawa. Pemerintah Belanda serta perusahaan di pelabuhan menganggap Havenarbeidersbond sebagai serikat buruh yang radikal. Pada tahun 1924 pemimpin Havenarbeidersbond melakukan reorganisasi serikat agar menjadi lebih bernuansa pribumi (Indonesia) sehingga dapat meningkatkan jumlah anggota, terutama dari kalangan pibumi. Langkah tersebut ditindaklanjuti dengan membentuk organisasi baru bagi buruh pelabuhan baik yang bekerja di darat, di kapal maupun di tongkang. Organisasi tersebut dibentuk di kantor Vereeniging Spooren Tramwegen Personeel in Nederlandsch-Indie (VSTP) atau serikat para pegawai atau buruh kereta api dan vein. Serikat tersebut memiliki nama lain Serikat Laut dan Gudang (Serilague). Serikat tersebut bersama Serikat Kaum Buruh Pelabuhan yang para anggotanya terdiri dari buruh pelabuhan di Surabaya dan Batavia kemudian disatukan dalam sebuah wadah yang disebut dengan Serikat Pegawai Pelabuhan dan Lautan (SPPL), tahun 1924. Serikat tersebut disatukan bertepatan dengan kongres kaum buruh pelabuhan

yang diselenggarakan di kota Surabaya pada tanggal 19-21 Desember 1924. Kongres tersebut dihadiri oleh wakil serikat-serikat buruh yang lain di Surabaya seperti VSTP, Serikat Postel, dan lain sebagainya. Selain itu, kongres tersebut melibatkan 8 wakil serikat buruh kapal dan pelabuhan di Hindia Belanda, dan sebanyak 25 tokoh komunis yang telah hadir dalam Kongres III PKI di Kota Gede, 11-17 Desember 1925. Depresi ekonomi membuat pemenuhan gaji buruh di pelabuhan Semarang terhambat. Beberapa organisasi buruh tersebut kemudian melakukan aksi pada kurun akhir 1920an dan awal 1930an. Perusahaan-perusahaan yang terkena dampak kemudian memecat semua pemimpin aksi pemogokan. Selain itu manajemen FHV berantakan dan Komunis mulai mendirikan serikat buruh serta federasi industri komunis.Komunis menjadi gerakan sosial yang banyak diterima oleh para buruh karena merepresentasikan pemikiran dan perjuangan mereka (Erman, Saptari, 2013: 63-64).

D. Munculnya Surat Kabar Terkait Aktivitas Kepelabuhanan

Kuartal II abad XIX menandai babak baru terkait peredaran surat kabar di Hindia Belanda. Periode tersebut ditandai dengan bermunculan mesin cetak milik pribadi dan munculnya surat kabar yang dicetak secara pribadi. Pada tahun 1825, Bataviaasch Advertentieblad muncul di Batavia dari Landsdrukkerij. Surat kabar lain yang berorientasi perdagangan yaitu Nederlandsch Indisch Handelsblad (Dutch Commercial Indies Paper) yang diterbitkan pada tahun 1829, juga di Batavia. Surat kabar pertama di Surabaya juga muncul pada tahun 1837 yaitu Soerabaijasch Courant (surat kabar mingguan), di bawah F. c, .Smith yang telah membeli sebuah percetakan dari HJ Domis. Tidak lama setelah itu, pada tahun 1845, di Semarang muncul surat kabar mingguan berisikan iklan dan informasi seputar perniagaan dengan nama Semarangsche Advertentieblad.

Surat kabar tersebut kemudian berganti nama pada tahun 1852 menjadi De Locomotief. Semarangsche Advertentieblad dicetak di percetakan Oliphant & Co. Tepat setahun setelah kemunculan surat kabar Semarangsche Advertentieblad, di Semarang juga muncul surat kabar lain bernama Semarangsche Courant. Seperti halnya kota Batavia, Semarang menjadi kota pelabuhan dan pusat kegiatan komersial. Pada paruh kedua abad ke-19, Semarang menjadi kota industri surat kabar, bersaing ketat dengan Surabaya dan Batavia. Adapun surat kabar yang beredar di Semarang menggunakan bahasa Belanda dan Melayu. Populasi yang relatif besar di kota-kota ini dan karakter perkotaan serta perniagaan yang signifikan menjadikan bisnis surat kabar menjadi penting. Secara umum, kota-kota pelabuhan yang memiliki aktivitas *transshipping* beragam komoditas, seperti Batavia, Semarang, dan Surabaya cenderung menarik pedagang dan pedagang dari semua ras. Pedagang dan pedagang tersebut sangat membutuhkan media pengiklan dan pencarian jejaring. Surat kabar tidak hanya untuk memasarkan komoditas mereka tetapi juga untuk mengetahui harga pasar saat ini dan informasi tentang kedatangan dan keberangkatan kapal dan surat pengiriman (Adam, 1995: 7).

Ketika surat kabar (dikenal sebagai koran berita dan iklan) pertama kali muncul di kota-kota besar (termasuk Semarang) pada dekade awal abad kesembilan belas, disambut positif oleh beberapa pemangku kepentingan. Sebelum 1856, terdapat sekitar 16 surat kabar muncul di Hindia Belanda, baik dari penerbit pemerintah maupun swasta. Semua surat kabar dan terbitan terbitan sebelum tahun 1855 adalah dalam bahasa Belanda. Aksara daerah yang banyak di kalangan penduduk pribumi Hindia Belanda membuat penerbitan surat kabar dalam bahasa daerah sulit direalisasikan selama periode tersebut (termasuk di Semarang). Masyarakat Muslim (di pesantren dan langgar tradisional termasuk di sekitar Semarang) memiliki pengetahuan membaca dan menulis yang masih terbatas pada membaca teks-teks Arab, dan lebih sering dibaca tanpa

pemahaman yang mendalam. Meskipun orang Jawa memiliki tradisi dalam bidang sastra sendiri, akses pengetahuan bidang sastra hanya terbatas mada masyarakat kelas atas khususnya para pujangga di Keraton. Upaya memberikan akses pendidikan tipe Barat bagi penduduk pribumi dilakukan oleh para misionaris, dengan mendirikan sekolah-sekolah yang mengajarkan membaca dan menulis dalam aksara Melayu / Romawi. Bahasa melayu digunakan sebagai media pengajaran sekitar dekade ketiga abad ke-18. Meningkatnya penggunaan bahasa Melayu sebagai lingua franca di Hindia Belanda sangat membantu pertumbuhan dan perkembangan pers pada paruh kedua abad XIX. Latar belakang historis perkembangan bahasa Melayu seperti yang digunakan di kota-kota besar, sehingga membuat pers semakn aktif (Adam, 1995: 7).

Pembukaan jasa layanan telegram pada tahun 1856 dan pengenalan layanan pos modern pada tahun 1862, diikuti dengan pembukaan kereta api pertama pada tahun 1867menjadi pendukung perkembangan pers pada periode selanjutnya. Layanan pos mempermudah penerbit untuk mengirimkan surat kabar mereka kepada pelanggan, serta menerima berita dan kontribusi dari koresponden dengan cepat. Layanan telegraf memungkinkan editor untuk menerima berita dan laporan dari sumber pemerintah dan editor surat kabar lainnya, sehingga bisa terjalin konektivitas antar kota kota di wilayah Hindia Belanda.

Kota Semarang, memiliki beberapa terbitan surat kabar yang memat berita mengenai sosial, ekonomi dan politik terutama berkaitan dengan perniagaan dan bisnis di wilayah pelabuhan. Salah satunya yaitu surat kabar yang hadir pada tanggal 3 Februari 1860. Surat kabar mingguan Selompret Melaijoe muncul setiap hari Jumat, diterbitkan oleh G. C. T. van Dorp & Co. Nama van Dorp sendiri merupakan seorang pemilik toko buku, alat tulis, dan alat cetak, dan juga merupakan penerbit koran Belanda, Semarangsch Courant. Bukan tanpa alasan surat kabar tersebut hadir di Semarang. Wilayah semarang memiliki

Pelabuhan perdagangan yang menjadi pelabuhan tersbibuk di Jawa Tengah. Selain itu, Semarang juga memiliki populasi lebih dari satu setengah juta orang pada tahun 1860 dan juga menjadi ibu kota Keresidenan. Kondisi Semarang dengan populasi multi-rasial yang terdiri dari orang Hindia Belanda, Eropa, Tionghoa, dan Arab, menjadikan wilayah semarang sebagai wilayah pusat komersial besar di Jawa, bersama dengan Batavia dan Surabaya. Oleh karena itu, keberadaan surat kabar menjadi sangat penting bagi Semarang. Surat kabar yang hadir pada waktu itu seperti halnya Selompret Melaijoe dengan slogan "soerat kabar bahasa Melajoe rendah," diproduksi untuk dukungan segmentasi komunitas pedagang pribumi yang menjalin bisnis dengan Pengusaha Eropa dan Tionghoa di Semarang. Surat kabar tersebut lebih menonjolkan iklan dan informasi berlangganan (Adam, 1995: 23). Selain surat kabar Selompret Melaijoe, muncul beberapa surat kabar lainnya Semarang, seperti Taman Pengadjar, Sinar Djawa, Pewarta Prijaji, dan surat kabar lainnya. Adapun rincian mengenai surat kabar tersebut dijelaskan sebagai berikut.

Nama Surat Kabar	Penerbit Surat Kabar	frekuensi penerbitan
Selompret Melajoe	G.C.T Van Dorp Semarang & Co.	3x Mingguan
Taman Pengadjar	G.C.T Van Dorp Semarang & Co.	Bulanan
Sinar Djawa	Hoang Taij & Co.	3x Mingguan
Pewarta Prijaji	Semarang Drukkerij	Bulanan
Bintang semarang	N.V. Semarang Courant	3x Mingguan

Tabel 5.1. Beberapa sirkulasi surat kabar di wilayah Semarang tahun 1900an

Sumber Adam. 1995: 187

E. Patologi sosial akibat Perkembangan Kota pelabuhan Semarang dan sekitarnya.

Kebijakan maritim kolonial melalui pengembangan pelabuhan juga memberikan dampak pada munculnya patologi diwilayah semarang dan sekitarnya. Berita terkait patologi sosial dan tindak kriminalitas di wilayah kota pelabuhan Semarang sering menghiasi halaman surat kabar. Salah satunya seperti yang dimuat dalam surat kabar *Bataviasche courant*, 16-03-1822. Terdapat kasus penipuan terkait penggelapan kapal perdagangan, yang dilakukan oleh Dorothea, Kapal tersebut kemudian dibawa ke pelabuhan Surabaya dan disimpan di pelabuhan Surabaya. Selain itu juga diberitakan kehilangan sekitar 27 Kapal muatan besar yang dijual bebas di pasaran. Kehilangan tersebut diproses oleh pihak berwenang (Bataviasche courant, 16-03-1822).

Selain berita kehilangan dalam jumlah besar, juga sering dilaporkan tindak pencurian di wilayah gudang. Banyaknya tindak kriminalitas tersebut disebabkan oleh membludaknya populasi penduduk di wilayah pelabuhan. Masyarakat berbondong bonding mencari pekerjaan di kota Semarang karena penurunan ekonomi terutama ekonomi pedesaan yang diakibatkan oleh hilangnya tanah, kekeringan, kelebihan penduduk serta adanya daya tarik kesempatan kerja di wilayah perkotaan Semarang. Kondisi tersebut berakibat pada peningkatan besar-besaran baik dalam populasi permanen maupun dalam kedatangan harian buruh keliling untuk mencari pekerjaan di dermaga dan di tempat lain (khususnya di wilayah Pelabuhan Semarang). Populasi penduduk Semarang kemudian bertambah dua kali lipat antara tahun 1850 dan 1890, dan bertambah lagi antara tahun 1890 dan 1920 dari 20.000 menjadi 53.874, kemudian menjadi 126.628 dengan total penduduk sekitar 200.000 pada awal abad XX. Kondisi perkotaan tersebut menyebabkan pemerintah harus mengelauarkan peraturan baru, yang pada gilirannya menghasilkan banyaknya ancaman

tindak kriminalitas. Harian lokal Semarang, De Locomotief, mencatat semakin meningkatnya jumlah orang pribumi yang didakwa di pengadilan karena terlibat tindak kriminalitas. Beberapa kasus antara lain melompat keluar dari kereta yang bergerak, menjual hewan dalam kondisi buruk, mengendarai kendaraan bermesin tanpa izin mengemudi (Bosma, Cordero dan Knight, 2007: 131).

Masyarakat pribumi yang hidup dibawah garis kemiskinan di wilayah sekitar Pelabuhan Semarang juga sering ditangkap karena melakukan tindak criminal ringan. Mereka sebagian menjadi straatslijpers (gelandangan) yang sebagian mencopet atau melakukan pemalakan terhadap pedagang dan pekerja lainnya. Pemerintah didesak untuk melakukan perubahan undang-undang mengingat tindak kriminalitas dan patologi sosial di wilayah Kota semarang (termasuk pelabuhan) semakin meningkat . Selain itu, perlu adanya moderniasi di wilayah asal migran para pekerja di pelabuhan Semarang dan wilayah sekitarnya (khususnya pedesaan), sehingga lapangan pekerjaan banyak tercipta dan mengurangi ledakan penduduk di wilayah pelabuhan. Populasi penduduk yang dapat ditekan akan berdampak pada penurunan pelanggaran hukum(Bosma, Cordero dan Knight, 2007: 131).

Secara keseluruhan, jumlah peraturan (khususnya yang tanpa sanksi hukum) dan ketidakmampuan untuk melakukan penyidikan secara tepat (karena kurangnya kepolisian yang memadai) menyebabkan reduksi angka kriminalitas menjadi sulit dilakukan. Di sisi lain, kriminalitas lebih banyak dilakukan oleh orang pribumi. Orang –orang Eropa setiap hari bergantung pada pekerjaan orang orang pribumi. Hal inilah yang menyebabkan tindakan hukum sulit ditegakkan secara utuh. Para pekerja juga memiliki ikatan yang kuat, sehingga tidak segan untuk melakukan aksi pemogokan kerja yang merugikan bisnis orang-orang Eropa dan Tionghoa. Lonjakan gelombang populasi akibat dari perkembangan pelabuhan dan kota Semarang, juga berdampak pada angka mortalitas yang

tinggi, baik karena kriminalitas dan epidemi penyakit (Bosma, Cordero dan Knight, 2007: 131).

Masalah lain terkait patologi sosial pelabuhan Semarang yaitu munculnya eksploitasi wanita dalam hal pelacuran maupun pernikahan dengan kontrak. Para pekerja Eropa yang bekerja di pelabuhan sebagian besar meninggalkan istri dan anak-anaknya. Mereka mencari pelarian dengan mencari prostitusi atau menikahi gadis Jawa (korban eksploitasi wanita). Kondisi semacam ini banyak ditemukan di kota-kota pesisir Jawa. Para korban eksploitasi tersebut banyak yang memiliki anak-anak tidak sah hasil perkawinan ayah Eropa dan ibu Jawa. Pada tahun 1716 sendiri tercatat bahwa terdapat 70 anak tidak sah di Semarang. Gubernur Jenderal melihat fenomena ini, sebagai hal yang memilukan, mengingat anak-anak tersebut biasanya dikirim ke Batavia. Ketentuan selanjutnya kemudian diubah dengan kebijakan bahwa mereka harus dijaga. Sebuah panti asuhan kemudian didirikan di Semarang pada tahun 1769. Meskipun demikian, Pemerintah tidak mengambil langkah-langkah untuk menertibkan "kehidupan para pejabat lokal dengan pelacur Jawa"(Bosma, Cordero dan Knight, 2007: 43).

Pejabat kolonial banyak mencari budak perempuan untuk mengisi waktu luangnya. Mereka sangat akrab dengan penyedia perempuan (Pandelingen[19]) yang dikenalkan oleh para elit Jawa di wilayah Pesisir. Perdagangan pandelingen yang semarak muncul di permukiman pesisir Utara Jawa (termasuk Semarang). Elit-elit lokal Jawa (bupati) akan menyerahkan *pandeling* kepada tentara Belanda dan Burghers[20], dengan imbalan yang tinggi. Pada beberapa kasus, pandelingen dibayar dengan melunasi hutang-hutangnya. Para pekerja maupun pengusaha dari Eropa lebih memilih hubungan tanpa komitmen dengan *pandeling* (budak perempuan). Warga Eropa beralasan

19 „pandeling" merupakan seorang yang menggadaikan diri sendiri atau digadaikan oleh orang lain. Ia dikuasai oleh yang menggadaikannya selama ia belum ditebus ataupun menebus diri.

20 Burghers yang dimaksud yaitu penduduk eropa ataupun kaum borjuis eropa

bahwa perkawinan, memiliki beban tanggung jawab yang besar dan juga mengikat kehidupan mereka dalam budaya dan adat ketimuran. Kondisi demikian juga ditambah dengan para istri sah orang –orang Eropa yang jarang mengunjungi suaminya, selain itu longgarnya control moral dari gereja. Lebih jauh lagi, kehidupan wanita Jawa dengan orang Eropa dianggap lazim, karena mengharapkan kehidupan yang lebih baik ketika bersama orang Eropa (Bosma, Cordero dan Knight, 2007: 43).

Investigasi wartawan waktu itu menemukan bahwa terdapat perdagangan gadis-gadis Tionghoa dan Jawa di Singapura, dipasok dan dijual dalam jumlah besar. Mereka "dijual" dengan harga sekitar 200 Dolar. Bahkan ketika tidak diinginkan, perempuan, tersebut ditawarkan dengan harga tidak lebih dari 60 hingga 67 Dolar. Sindikat perbudakan regional ini dapat diendus oleh Polisi Hindia Belanda dengan mengembangkan masalah tersebut dan berhasil menangkap pedagang serta mengamankan para budak berkulit sawo matang tersebut (Haagsche Courant, 07-08-1889). Budak-budak tersebut sebagian diselundupkan melalui pelabuhan Semarang. Pengiriman perempuan Jawa dilakukan secara berkala ke Singapura untuk dijadikan budak seks. Para wanita tersebut transit dari pelabuhan Semarang dan Deli. Selain dikirim menuju ke singapura, beberapa di antara wanita tersebut diperdaya menjadi pekerja seks di sektor perkebunan Sumatra. Perdagangan wanita dengan pelacuran belum mendapatkan perhatian yang mendalam hingga tahun 1913. Inggris bahkan mengizinkan pelacuran di wilayah Singapura hinga tahun 1927. Meski demikian, beberapa wanita yang telah dikirim terutama dari pelabuhan Semarang dan pelabuhan lainnya di Hindia Belanda dipindahkan secara ilegal dalam perdagangan tersebut. Ekploitasi wanita dalam bisnis prostitusi tersebut pada akhirnya melibatkan anak di bawah umur dengan cara diselundupkan atau didaftarkan sebagai pekerja (Tagliacozzo, 2005: 236).

Memang, prostitusi telah menjadi bisnis yang tersebar luas di Hindia Belanda jauh sebelum Perang Pasifik pecah. Sejumlah besar pekerja prostitusi Hindia Belanda, Eurasia, dan Belanda berada di kota-kota besar seperti Surabaya, Batavia, dan Semarang di Jawa. Mereka terlibat dalam bisnis ini terutama untuk melayani laki-laki muda Belanda yang belum menikah. Keberadaan pelacur Eropa di Jawa juga tercatat pada awal abad kesembilan belas. Di Surabaya, Batavia, dan Semarang, tercatat telah memiliki rumah bordil terkenal yang dikelola oleh orang Eropa. Rumah Bordil tersebut mempekerjakan perempuan kulit putih hanya untuk melayani laki-laki Eropa. Selama masa kolonial Belanda, hal tersebut merupakan fenomena yang cukup umum bagi perempuan Indonesia yang bercerai untuk meninggalkan desa mereka dan bekerja sebagai pelacur di kota-kota terdekat selama beberapa bulan setiap tahunnya. Beberapa dari mereka bekerja sebagai "pembantu rumah tangga" untuk pria Belanda, yang juga merangkap layanan prostitusi (Stetz dan Oh, 2015: 47). Banyaknya pekerja pelabuhan laki-laki yang jauh dari keluarga mereka mendorong perkembangan prostitusi untuk memenuhi tuntutan seks. Pemerintah kemudian mengizinkan pekerja seks beroperasi dari daerah pelacuran tertentu. Wanita yang tidak memiliki keterampilan dapat menghasilkan lebih banyak dengan bekerja sebagai pekerja seks daripada melakukan pekerjaan informal lainnya. Pada tahun 1910an setidaknya tercatat 410 perempuan di Semarang yang bekerja sebagai pekerja seks (pelacur) (Lewis, Bamber, dan Waugh, 1997: 210).

Pelacuran bukan satu-satunya bentuk eksploitasi terhadap manusia yang dijumpai di wilayah Asia tenggara (termasuk Semarang), tetapi praktik perbudakan juga masih ada. Meskipun banyak pelarangan dalam regulasi untuk melindungi korban eksploitasi manusia, praktik tersebut tetap dilakukan oleh kekuatan kolonial regional. Bentuk perbudakan biasanya terjadi karena jeratan hutang. Pada akhir abad XVIII dan awal abad XIX, ekspedisi-ekspedisi budak yang besar menjelajahi hampir

semua wilayah maritim di Asia Tenggara (termasuk Semarang di Jawa dan wilayah perairan timur Hindia Belanda). Pada akhir abad ke-19, gerakan-gerakan perbudakan masif ini terhenti, sebagian karena para budak digunakan untuk kepentingan sendiri untuk menjadi pekerja mengumpulkan produk-produk kelautan dan pertanian. Belanda sebenarnya mengeluarkan larangan bentuk perbudakan pertama kali dilarang di wilayah kekuasaannya pada tahun 1818. Larangan tersebut kemudian diperbarui dengan kekuatan hukum yang lebih mengikat pada tahun 1860, baru setelah tahun 1874 di Jawa, Belanda mulai memaksa para kepala adat juga untuk melepaskan budak mereka. Kebutuhan akan budak kemudian disuplai oleh wilayah wilayah lain di Timur Hindia Belanda (Tagliacozzo, 2005: 237).

Tindak kriminalitas lainnya yaitu terkait penyelundupan senjata api terutama di wilayah Semarang melalui pelabuhan. Artikel mengenai penyelundupan senjata api banyak dijumpai di surat kabar antara tahun 1860an hingga tahun 1870an. Surat kabar Locomotief misalnya mengungkap bahwa senjata api banyak yang jatuh ke tangan orang Jawa. Hal ini menjadi mimpi buruk bagi Belanda untuk dapat mengatur peredaran senjata tersebut. Pada tahun 1870 jumlah kepemilikan senjata api oleh orang Jawa semakin meningkat. Beberapa pejabat pemerintahan Hindia Belanda mulai memperdebatkan masalah tersebut, dan para administrator mulai mengumpulkan statistik untuk mengawasi pergerakan senjata-senjata api tersebut. Nilai bersih impor senjata api di Semarang (kota pelabuhan utama) melonjak dari 18.108 Gulden pada tahun 1868 menjadi 82.790 Gulden hanya satu tahun kemudian. Impor senjata di Jawa secara keseluruhan, menyentuh angka 40.000-50.000 gulden per tahun terutama di sebagian besar paruh kedua tahun 1860-an (Tagliacozzo, 2005: 265).

Pada bulan September 1870, kebijakan pemerintah kolonial dikeluarkan dan diberlakukan bagi seluruh wilayah Jawa bahwa transit senjata api dan kepemilikan di tingkat lokal harus diawasi dengan ketat dan hasilnya dilaporkan kembali ke Batavia.

Kekerasan di pedesaan Jawa menyebar luas hingga tahun 1870. Bandit dan perampok yang terlibat dalam kekerasan ini hampir selalu memiliki senjata api yang diimpor dari beberapa pelabuhan termasuk Semarang. Perencana kebijakan dan pejabat beberapa departemen menjelaskan bahwa sebagian besar dari senjata yang masuk ke Hindia Belanda melalui impor di pelabuhan menghilang dari pengawasan pemerintah setelah senjata tersebut mendarat. Di Jawa, banyak dari senjata-senjata ini masuk ke wilayah "Vorstenlanden," serta kantong-kantong kecil di sektar wilayah tersebut di bawah pemerintahan lokal. Wilayah Semarang, di mana banyak senjata diimpor (terutama setelah tahun 1869). Para pejabat mengakui bahwa dia tidak tahu berapa banyak senjata yang masuk ke wilayahnya dari pelabuhan dan kemudian menghilang ke pedesaan sebelum ada pejabat yang menyadari senjata api tersebut transit di pelabuhan. Statistik impor resmi senjata api memang telah meningkat empat kali lipat antara tahun 1868 dan 1869, meski demikian jumlah senjata api yang dimiliki orang Jawa secara lokal tidak menunjukkan peningkatan sama sekali. Senjata api tidak hanya berdatangan ke pedesaan dari Semarang, tetapi juga ke seluruh Hindia melalui jalur laut juga (Tagliacozzo, 2005: 267).

Sebenarnya tidak terlalu banyak orang Eropa yang tinggal di Hindia memiliki senjata api. Selain itu, hanya sedikit orang-orang non-Eropa yang diizinkan memiliki senjata api. Perdagangan senjata untuk orang-orang non-Eropa dikontrol secara ketat. Pada tahun 1870, survei statistik dilakukan untuk mengetahui berapa banyak senjata yang dimiliki oleh berbagai kelompok etnis di Semarang, dan ternyata hasilnya mengejutkan. Kurang lebih 900 orang Jawa diperhitungkan memiliki senjata api secara legal (dengan izin negara), sementara tiga orang Cina memiliki hak istimewa akan kepemilikan senjata, dan orang Arab atau *Vreemde Oosterlingen* lainnya tidak diberikan izin kepemilikan senjata api(Tagliacozzo, 2005: 267).

Jumlah senjata api yang dimiliki oleh orang Jawa di daerah semarang 1868-1870			
Wilayah	Tahun 1868	1869	1870
Semarang	687	655	607
Ambarawa	421	172	607
Salatiga	269	273	280
Kendal	920	920	931
Grobogan	371	359	390
Demak	588	880	769
Total	3256	3259	3167

Statistik Resmi Hindia Belanda terkait impor senjata di Jawa, tahun 1864-1869 (dalam Gulden)							
Tahun	Kota Batavia	Kota Cirebon	Kota Cilacap	Kota Semarang	Kota Surabaya	Kota Pasuruan	Total
1864	20323	200	-	6940	13170	200	40833
1865	24425	-	-	5510	5175	-	3510
1866	30273	2219	-	6986	6697	310	46485
1867	24982	1904	1680	11849	9103	430	49948
1868	10341	5377	255	18108	13862	515	48458
1869	18977	1005	250	82790	12688	596	116306

Tabel 5. 2 Statistik resmi senjata api Hindia Belanda untuk Pantai Jawa Utara, 1864-1870.

Sumber: Tagliacozzo, 2005: 266

Pemeriksaan transit senjata ilegal ke Hindia Belanda dilakukan bukan hanya di perbatasan, melainkan di pusat pemerintah Kolonial juga, terutama di Jawa (Semarang) pada tahun 1870. Kepemilikan senjata secara ilegal di Hindia, dengan semua konsekuensi yang menyertainya, merupakan masalah yang berat dan harus diselesaikan bahkan oleh pemerintahan tingkat tertinggi. Menteri untuk koloni-koloni di Den Haag bahkan mengkritisi tugas gubernur jenderal terkait keterbatasan informasi tentang transit senjata di tanah Jawa. Bahkan pemerintah kolonial di Batavia juga tidak

bisa menjelaskan secara terperinci. Pemerintah kemudian melakukan pemeriksaan yang lebih serius serta melembagakan penanganan terkait peredaran senjata (Tagliacozzo, 2005: 266-269).

Fenomena sosial lainnya selain ekses negatif senjata api yaitu perjudian. Perjudian tersebut menjadi patologi sosial masyarakat di wilayah sekitar pelabuhan. Perjudian di wilayah kota pelabuhan Semarang banyak dijumpai di perkampungan. Aktivitas perjudian terkonsentrasi antara lain di Gang Pinggir, tepatnya di ujung Gang Cilik. Belanda akhirnya memberlakukan pajak perjudian (Tio, 2007: 26). Pemberlakuan pajak perjudian Belanda melibatkan Jagabaya untuk mempermudah pengawasan. Fenomena munculnya Jagabaya di perkampungan terutama yang dekat dengan pelabuhan terjadi sejak medio abad XIX. Jagabaya merupakan sebutan bagi orang dengan kelas yang berbeda dari tokoh desa yang merupakan spesialis dalam urusan kriminal. Jagabaya membedakan diri mereka dari penduduk desa karena memiliki pengalaman *supravillage*[21] dan bakat untuk mengalihkan perhatian maupun masalah. Adapun alih perhatian dilakukan dengan kejahatan, tindakan intelejen ataupun spionase. Layanan Jagabaya disewa oleh tokoh tokoh penting. Oleh karena itu, Jagabaya sering muncul dengan fungsionaris lokal lainnya sebagai polisi desa (Kapetengan). Jagabaya biasanya ditunjuk untuk melindungi desa dari bandit dan pembakaran, detektif dan "polisi rahasia" melayani kepala desa, pejabat priyayi, dan administrator Belanda. Jagabaya memiliki lingkungan sosial yang jauh lebih luas daripada lingkungan masyarakat biasa. Para Jagabaya biasanya berkumpul di tempat bandar opium dan perjudian dengan didampingi kaum marjinal masyarakat Jawa yang berprofesi sebagai penari wanita (*Ronggeng*), pelacur dan mucikari, *begal*/ perampok, dan pencuri. Keakraban Jagabaya dengan kaum marjinal masyarakat Jawa membuat Jagabaya

21 Memiliki pengalaman lebih luas dari wilayah administratif desa yang ditinggali

memiliki informasi yang komprehensif terkait kondisi desa dan supra-desa. Hal inilah yang menyebabkan jasanya sangat diminati oleh elit-elit lokal dan pejabat Belanda. Pejabat administrasi Belanda menggunakan jasa Jagabaya hingga akhir abad XIX dengan tujuan meningkatkan pendapatan diluar gaji mereka. Keadaan tersebut berubah pada awal abad XX, ketika "pendidikan" dan "kesejahteraan pribumi" menjadi misi dalam politik etis. Pemerintah colonial kemudian tidak dapat lagi mentolerir korupsi polisi, dan reformasi birokrasi menjadi masalah politik utama saat itu. Pada tahun 1904 pemerintah Kolonial melakukan reformasi birokrasi dengan menugaskan Asisten Resident di Semarang. reformasi tersebut dilakukan di organisasi kepolisian Hindia Belanda, dengan menempatkan seorang kepala polisi professional dan komisaris polisi (Siegel, dan Kahin, 2018: 50). Reformasi tersebut dapat menekan tindak korupsi dan meminimalisir ekses negative dari Jagabaya.

Patologi sosial lainnya yaitu maraknya perdagangan candu / opium yang menyebabkan tindak pidana penyelundupan opium marak terjadi di pelabuhan Semarang dan sekitarnya. Beberapa artikel surat kabar memberitakan penyelundupan opium ketika opium mulai marak digunakan di Jawa sekitar tahun 1860an hingga 1900an. Penyelundupan tersebut bahkan melibatkan kapten kapal dan pemilik kapal/ penanggungjawab kapal, seperti yang diberitakan *Samarangsch handels- en advertentie-blad* tahun 1882. Seorang Kapten kapal ditangkap di sekitar Semarang dengan barang bukti sebanyak 50 pikul opium. Meski demikian, kapten tersebut harus dibebaskan karena wilayah yang digunakan untuk mendaratkan kapal bukan merupakan bagian dari tanggungjawab pemangku kepentingan di Pelabuhan Semarang. Kurang dari sebulan kemudian kapten tersebut tertangkap dengan opium yang sama, dan berhasil dipidanakan karena masuk dalam wilayah hukum pelabuhan Semarang (De locomotief : Samarangsch handels- en advertentie-blad 29-12-1882). Sebelumnya, pada bulan Juni 1879, para pejabat di Pelabuhan berhasil menggagalkan penyelundupan opium

di pelabuhan Semarang. Intjé Mohamed Ali yang datang dari Singapura dengan kapal uap, menyelundupkan opium sejumlah 100 Drum. Para pejabat terkait di pelabuhan Semarang langsung melakukan penindakan setelah mendapatkan informasi mengenai penyelundupan tersebut (Bataviaasch handelsblad, 09-06-1879).

Jumlah kasus-kasus penyelundupan opium melalui pelabuhan Semarang yang disidang dalam pengadilan Eropa sebenarnya masih dalam taraf yang kecil. Rata –rata hanya sepuluh penyelundupan yang disidangkan oleh Majelis Kehakiman Semarang setiap tahun. Catatan departemen kehakiman menjelaskan bahwa pelanggaran terkait distribusi atau penyelundupan opium melibatkan orang-orang Tionghoa dengan rata-rata prosentase kasus sebanyak 35 %. Sisanya dilakukan oleh masyarakat pribumi (Jawa) dan lainnya. Statistik departemen kehakiman juga mencatat sekitar 80 % kasus peredaran opium merupakan opium illegal yang diselundupkan baik lewat jalur darat dan laut (pelabuhan Semarang dan pelabuhan kecil di sekitar Semarang). Sebagian besar dari kasus opium illegal memiliki barang bukti berupa opium lebih dari 1 Kati[22] (Rush, 2007: 112).

F. Keragaman Budaya dan Munculnya Akulturasi Budaya Lintas Etnis

Semarang menjadi kota pelabuhan yang lebih dikenal karena perdagangan dan industrinya daripada kebudayaan yang berkembang di wilayah tersebut khususnya kesenian tradisional. Selama berabad-abad Semarang dikenal dengan keberadaan pedagang Tionghoa dan pedagang Arab. Kota kosmopolitan terpadat ketiga di Jawa (setelah Batavia dan Surabaya), memiliki kelompok gamelan dan kelompok kesenian

22 1 kati atau jin (斤) atau shìjīn (市斤) satuan yang digunakan masyarakat tradisional Tionghoa = 604,78982 gram

wayang wong. Budaya tersebut merujuk pada budaya yang berasal dari keraton Kasunanan Surakarta. Meskipun Semarang terletak agak jauh dari pusat budaya Surakarta, kesenian tradisional yang berkembang di Semarang memiliki aliran budaya Jawa Keraton Kasunanan Surakarta daripada merujuk budaya Banyumasan (Sutton,1991: 101).

Sulit untuk mengidentifikasi sejauh mana Semarang memiliki budaya lokal yang khas terkait musik gamelan di masa lalu. Pengaruh dari pusat budaya jawa (Keraton Kasunanan) telah mengakar selama berabad-abad. Namun demikian, perubahan-perubahan kecil terkait teknik permainan gamelan di Semarang tentunya menghasilkan gaya baru yang disebut dengan gaya "Semarangan". Masyarakat Searang mengidentifikasi bahwa gaya tersebut berbeda dari gaya Surakarta terutama dalam beberapa gerak. Sebagian masyarakat menyebutkan gaya Semarang dengan "gretak Semarang," mengacu pada karakteristik "kasar" masyarakat kota pelabuhan tersebut. Hal ini tentu berbeda dengan Keraton Surakarta yang lebih banyak menampilkan gerakan halus (Sutton,1991: 101).

Kesenian tradisional seni tari dan musik Jawa tidak hanya menjadi dominasi masyarakat Jawa semata. Masyarakat Tionghoa terutama golongan menengah ke atas di wilayah Semarang banyak yang menyukai kesenian tradisional tersebut. Pada awal abad XIX, orang Tionghoa kaya di Semarang melibatkan kelompok-kelompok musik gamelan untuk bermain di aula Pecinan. Tidak hanya itu, orang orang Tionghoa juga menyewa seniman untuk menyanyikan pantun Melayu (puisi) disertai dengan iringan musik gamelan. Jenis instrumen gamelan yang disukai orang Tionghoa disebut juga Mu Qin (orang jawa menyebutnya gambang) Er Hu, dan Keprak. Seremoni pernikahan Tionghoa yang dikenal dengan Kia-lee yang popular hingga akhir abad XIX juga menggunakan gamelan. Kia-lee kemudian sulit untuk dijumpai pada abad XX. Kesenian tradisional lainnya yang disukai oleh masyarakat Tionghoa yaitu Gambang Kromong, perpaduan musik Tionghoa dan Jawa, yang

kemudian populer dan menjadi musik tradisional Jakarta. Musik yang muncul pada abad XVII tersebut merupakan kombinasi dari gamelan Jawa, Yang Qin Er Hu Tionghoa, dan seruling Tiongkok (Choy, 2013: 206).

Salah satu pengusaha kaya sekaligus kapiten Tionghoa paling dikenal yang menyukai seni musi Jawa abad XIX di Semarang yaitu Tan Tiang Tjhing. Dia bersama sanak saudaranya sering menikmati hiburan di atas paseban kediamannya sembari mendengarkan sinden atau klonengan (musik gamelan). Oleh karena itu, Kapitein Tan Tiang Tjhing merekrut para Niyogo (pemain Gamelan) sendiri. Tan Tiang Tjhing juga memiliki perangkat Gamelan *Pelog* dan *Slendro* berkualitas baik. Kapitein Tan Tiang Tjhing tercatat sebagai orang Tionghoa yang memiliki perhatian lebih terhadap budaya pribumi (Jawa) khususnya gamelan. Beliau menjadi salah satu warga Tionghoa yang merintis penggunaan gamelan dalam perayaan-perayaan orang Tionghoa (Sumarsam. 1995: 239). Penggunaan gamelan dalam perayaan-perayaan orang Tionghoa kemudian menjadi rutinitas terutama di tahun 1870an. Perayaan hari tertentu bagi warga Tionghoa dengan menggunakan gamelan juga terjadi di saat Be Biauw Tjoan menjabat sebagai Mayor Tionghoa (1873). Perayaan tersebut melibatkan penari anak-anak Jawa lengkap dengan para Niyogo.[23]

---

23 Lihat gambar Anak-anak Jawa dengan para niyaga dan gamelan di depan rumah Mayor Tionghoa Be Biauw Tjoan, membawakan pertunjukan tari tahun 1872

Gambar 4.10 Anak-anak Jawa dengan para Niyaga dan gamelan di depan rumah Mayor Tionghoa Be Biauw Tjoan, membawakan pertunjukan tari tahun 1872.

Sumber: Foto Koleksi KITLV

Menjelang tahun 1870-an, masyarakat Tionghoa kaya di Semarang mendirikan klub sosial seperti halnya yang dilakukan orang Eropa. Klub sosial tersebut salah satunya berlatar belakang pada kegemaran akan bermusik. Salah satu pendiri klub sosial sosial Tionghoa dengan kegemaran musik paling awal di Semarang adalah Boen Hian Tong. Klub tersebut berdiri pada tahun 1876 dengan keanggotaan eksklusif orang-orang Tionghoa kaya dan terkemuka. Hingga tahun 1880-an, Tionghoa peranakan yang kaya, terutama pengusaha opium legal yang juga diberi hak istimewa sebagai perwira oleh Belanda, menjadi sponsor dalam festival budaya di Tahun Baru Imlek dan kegiatan lainnya yang juga melibatkan pemain gamelan dan penari Jawa (Radano, Bohlman, , dan Baker, 2000: 288).

Menjelang akhir abad XIX, sebagian orang-orang Tionghoa di Semarang fasih dan menyukai tarian Jawa, teater jawa dan musik Jawa serta kaligrafi Jawa. Terdapat akulturasi antara Tionghoa dan Jawa dalam Gamelan yang berkaitan dengan aktivitas pelabuhan Semarang. Belanda mempekerjakan orang

Tionghoa sebagai pemilik pegadaian dan pemungut cukai pada abad XIX. Pekerjaan orang Tionghoa tersebut kemudian diabadikan dalam *gendhing*[24] dengan judul "Cinonagih", berasal dari kata *Cina* atau *Cino* (orang Tionghoa) dan *Nagih* (menagih cukai dan pajak) (Radano, Bohlman, dan Baker, 2000: 288). Orang Tionghoa penagih pajak tersebut tentunya atas koordinasi dengan petugas *Douane* (cukai). Gendhing tersebut sering dimainkan dari abad ke XIX hingga abad XX. Tradisi memainkan gamelan untuk mengiringi ritual sembahyang juga masih dilakukan oleh orang-orang Tionghoa konglomerat di Semarang, seperti halnya yang dilakukan oleh Oei Tiong Ham. Kesukaannya terhadap seni tradisional jawa mewarisi orang-orang tionghoa lainnya menyebabkan ia memiliki gamelan di dekat ruang sembahyangnya. Gamelan tersebut merupakan gamelan kuno yang dibuat tahun 1820. Gamelan tersebut dipajang di dekat ruang sembahyangan untuk mengiringi ritual persembahyangan (Liem. 1979: 45-59).

Selain seni musik, akulturasi antara Tionghoa dan Jawa juga dijumpai pada seni sastra. Sebuah surat kabar di Semarang menerbitkan cerita-cerita Tionghoa dalam bentuk syair tembang Jawa dan dicetak menggunakan aksara Jawa. Selain itu, beberapa sastra Tionghoa yang popuer juga diterjemahkan ke dalam bahasa Jawa. Sejak tahun 1905, masyarakat Tionghoa di Jawa (khususnya Semarang) memang memiliki perhatian yang lebih besar pada seni dan sastra Cina, tetapi mereka juga perhatian terhadap seni musik dan tari tradisional serta teater Jawa. Pada saat perayaan pembukaan kelenteng Kiting Tjiok Hwee di Semarang di 1911, ratusan orang yang hadir mendengar berbagai macam musik, termasuk gamelan (Radano, Bohlman, dan Baker, 2000: 288).

Seni musik Gamelan dan seni pertunjukan wayang wong Jawa juga menarik perhatian masyarakat Eropa di kota pelabuhan Semarang. Teater rakyat (volksschouwburg) pertama di Jawa

---

24 Aransemen musik Jawa (Gamelan)

secara resmi dibuka pada tanggal 10 Oktober 1931. Pembukaan tersebut dihadiri oleh gubernur Jawa Tengah dan Residen Semarang. seni pertunjukan Jawa yang ditampilkan di Teater rakyat (volksschouwburg) sangat menarik bagi orang-orang Eropa, mengingat Penunjukan tersebut merupakan hal baru yang belum banyak dienal orang eropa secara luas. Oleh karena itu, antusiasme orang Eropa ditunjukkan dengan , menyediakan dana publik khusus untuk teater rakyat (volksschouwburg) dengan tujuan sebagai sarana edukasi publik melalui pementasan hiburan berbasis teater Jawa yang populer namun tetap sehat dan membangkitkan semangat. Pada saat pembukaan teater, panitia penyelenggara, Vereeniging Sobokarti (Asosiasi Sobokartti) dapat membangun dukungan komunitas lokal. Pada tahun 1931, setelah satu decade, teater tersebut sukses dan populer menggambarkan warisan budaya sastra, tari, dan musik Jawa yang kaya. Teater rakyat (volksschouwburg) mampu merangkul beberapa pemain, penari, dan pemain instrumen serbaguna dari sanggar seni tradisional serta mengembangkan audiensi dengan sangat baik, sehingga masyarakat antusias dalam menikmati seni pertunjukkan tersebut. Gagasan untuk mendirikan gedung pertunjukan teater Jawa di tengah-tengah kota pelabuhan kolonial modern pertama kali diusung oleh Herman Thomas Karsten (1884–1945) bulan September 1914. Karsten merupakan arsitek Belanda yang membangun Kota Lama Semarang bekerjasama dengan Firma yang didirikan oleh seorang teman semasa kuliahnya, Henri MacLaine Pont. Pada tahun 1919, Karsten telah mempresentasikan model gedung teater pada konferensi arsitektur di Semarang dan pertemuan Kunstkring (lingkaran seni) Semarang, disertai dengan artikel yang menjabarkan alasan terperinci termasuk gambar berskala, dan rencana desain. Artikel tersebut diterbitkan di majalah Djawa (Java Instituut), di mana ia turut menjadi pionir dalam pendirian institut tersebut dari perwakilan orang-orang Eropa. Artikelnya juga menyinggung tujuan pendirian majalah tersebut untuk menyajikan reartikulasi modern warisan budaya Jawa

kala itu. Karsten juga menyoroti titik-titik kesamaan antara teater Eropa kontemporer *avant-garde* dengan pembentukan teater ideal Jawa urban modern (dalam hal konten, performa serta bangunan). Proyek pembangunan teater rakyat tersebut menjadi contoh awal filosofi arsitektur Karsten terkait kontribusi pada restorasi budaya masyarakat Jawa yang urban (Coté, 2017).

Karsten merupakan tokoh yang sangat aktif dalam memperjuangkan pemajuan kebudayaan sebagaimana pengalamannya selama di Berlin. Oleh karena itu, ia sangat aktif pada organisasi Kunstkring Semarang yang didirikan sejak tahun 1912, Kunstkring Semarang merupakan kumpulan tipikal masyarakat budaya yang dapat ditemukan di sebagian besar kota-kota utama koloni pada abad XX dengan mengadaptasi organisasi serupa yang banyak dijumpai di kota-kota di seluruh Belanda. Tujuan didirikannya Kunstkring Semarang yaitu untuk mendidik, menghibur, dan merangsang minat dalam seni, dan, secara umum, untuk meningkatkan tingkat kesadaran budaya terutama di wilayah kota pelabuhan Semarang.

Masyarakat Eropa sebagian besar berpendapat bahwa Semarang pada awal XX merupakan kota pelabuhan yang makmur dan menawarkan berbagai hiburan serta rekreasi. Hal tersebut juga diperkuat dengan persuasi kepada masyarakat luas melalui surat kabar De Locomotief untuk menikmati beragam pilihan hiburan, mulai dari pertunjukan teater dan musik, terutama musik tradisional hingga pameran seni. Hal itu menarik perhatian masyarakat Belanda dan wilayah Eropa lainnya yang memasukkan Semarang ke dalam objek destinasi perjalanan mereka, Pada awal abad XX, Pertunjukan teater tersebut tidak hanya dihadiri oleh orang Eropa, tetapi juga masyarakat Jawa golongan menengah ke atas. Sementara itu, hampir seluruh masyarakat Eropa, Jawa, dan Tionghoa kota pelabuhan di Jawa, menikmati *stedel komedie* dan pertunjukan drama tari wayang wong yang disponsori oleh kaum elit Tionghoa. Selain itu juga terdapat romansa musik Kroncong

yang dibawakan oleh musisi Eurasia. Ketertarikan orang orang Eropa di semarang terhadap kesenian Jawa juga diwujudkan dnegan menampilkan gamelan dan wayang kulit pada setiap perhelatan pameran kolonial Eropa di Semarang, salah satunya seperti yang dilakukan oleh Karsten pada pameran arsitektur kota (Coté, 2017).

Selain seni pertunjukkan (gamelan, wayang kulit dan wayang wong), Batik Jawa juga menjadi karya budaya lainnya yang disukai masyarakat lintas etnis. Akulturasi Kebudayaan kota pelabuhan Semarang terlihat dari hasil karya batik yang berkembang sejak abad XVII. Salah satunya akulturasi batik merupakan bentuk kedekatan antara etnis Jawa dan Tionghoa. Etnis Tionghoa yang membentuk koloni pecinan antara lain di kampung Gang Pinggir, Gang Lombok, Gang Besen, Gang Belakang, Gang Warung, dan Gang Buncit banyak berinteraksi dengan etnis lainnya terutama Jawa. Pada perkembangannya, batik Semarangan merupakan hasil karya perpaduan antara etnis Jawa dan Tionghoa. Adalah Tan Kong Tien, anak dari Tan Siauw Liem, seorang mayor Tionghoa Semarang yang mempelopori munculnya batik Semarangan. Tan Siauw Liem memiliki beberapa hektar tanah yang tersebar di kampung Plewan. Adapun pewarisnya, yakni Tan Kong Tien justru mencoba usaha batik setelah menikah dengan Raden Dinartiningsih. Raden Dinartiningsih merupakan salah seorang keturunan Sultan Hamengkubuwono Ill. Pernikahan yang dilakukan oleh Tan Kong Tien dan Raden Dinartiningsih menghasilkan karya budaya perpaduan dua etnis di wilayah kota pelabuhan Semarang. Tan Kong Tien banyak belajar tentang batik dari Raden Dinartiningsih, kemudian mengembangkannya dngan memadukan unsur budaya Tionghoa (Prasetyo, 2013: 25).

Ciri khas Tionghoa pada batik karya Tan Kong Tien merupakan lambang penghormatannya terhadap budaya Jawa dan Tionghoa, batik Tan Kong Tien percaya jika burung Hong membawa peruntungan atau rezeki tersendiri. Oleh karena itu, ia membuat batik dengan motif burung Hong. Beberapa

produk batiknya kemudian digunakan oleh konsumen terutama etnis Tionghoa. Mereka merasa percaya bahwa memakai batik tersbut wibawanya semakin meningkat. Saat itulah Batik Semarangan yang dipelopori oleh Tan Kong Tien perlahan-lahan bangkit. Batik Semarangan kemudian berkembang seiring dnegan munculnya beberapa industri batik rumahtangga di kota pelabuhan tersebut, antara lain Kampung Batik, di Senjoyo, di Plewan, Bugangan hingga wilayah Jatingaleh (Prasetyo, 2013: 25).

motif batik Semarangan sebenarnya memiliki ciri-ciri yang tidak berbeda jauh dengan motif batik di kota-kota pesisir utara Pulau Jawa, yaitu bebas atau tidak terikat pada aturan-aturan tertentu. Selain itu batik Semarangan juga memiliki ragam hias flora dan fauna, ragam hias besar dan tidak rinci, serta warna cerah menyolok. Perbedaan batik Semarangan dengan batik di pesisir utara Jawa pada umumnya terletak pada warna dasar batik dan motif yang terpengaruh budaya Tionghoa. Batik Semarangan memiliki warna dasar jingga-kemerahan. Pengaruh budaya Tionghoa pada bati Semarangan dapat dilihat dari motif yang lebih menonjolkan unsur fauna daripada flora seperti burung merak, kupukupu, ayam jago, burung cendrawasih, burung phoenix, dan sebagainya. Sebaliknya, motif batik pesisiran, unsur flora lebih menonjol daripada fauna (Wiyono (ed), 2012: 7).

Gambar 4.11 Produksi Batik Semarangan tahun 1865.
sumber: koleksi foto National Museum van Wereld Culturen

Pengusaha etnis Tionghoa, Arab serta beberapa orang Eropa sebenarnya terlibat secara aktif dalam industri dan perdagangan batik bersama dengan para produsen dan pengusaha dari etnis Jawa terutama pada medio abad XIX. Pengusaha Jawa lebih mendominasi produksi batik di Solo, tetapi ada juga sejumlah industri batik yang dimiliki oleh Tionghoa dan Orang Arab, namun pekerja pada industri tersebut hampir seluruhnya adalah orang Jawa, terlepas dari identitas etnis pemiliknya. Hampir semua produsen batik Jawa bergantung pada importir Tionghoa (pedagang grosir Tionghoa) dan importir kain etnis Arab untuk menyediakan bahan baku produksi batik. produsen batik Jawa juga yang bergantung pada pedagang Tionghoa dan Arab untuk memasarkan batik mereka melalui pelabuhan Semarang. Impor dalam jumlah besar bahan baku dari Eropa dan tempat lain, seperti parafin, zat warna sintetis dan bahan kimia lainnya yang digunakan untuk membatik dimonopoli oleh beberapa perusahaan besar milik Belanda (Brenner, 2012: 38). Pada awal abad XX, orang Tionghoa banyak yang mengambil alih produksi batik Jawa. Mereka (khususnya Tionghoa peranakan) juga mengembangkan motif khusus batik untuk digunakan kalangan

sendiri (sesama etnis Tionghoa) maupun diperdagangkan secara luas terutama di wilayah pesisir Jawa (Maxwell,2002). Fenomena semacam ini banyak terjadi terutama di wilayah Semarang, sebagai kota perdagangan (akibat dari perkembangan pelabuhan). Batik semarangan kemudian dikenal luas hingga ke mancanegara. perdagangan grosir batik untuk "pasar nasional" melalui pelabuhan Semarang sebagian besar dikendalikan oleh orang Tionghoa dan Arab (Shiraishi, 1990: 25).

Produk batik yang berasal dari Semarang memiliki beberapa jenis, antara lain kain sarung yang dibuat pada akhir abad ke-19 dengan ciri khas papan dan tumpal lengkap dengan ornamen sejenis daun pinus runcing asal Kashmir. Motif pada bagian badannya berpola ceplok. Hal tersebut menunjukkan bahwa batik Semarangan berbeda dengan batik dari Jawa Tengah (wilayah Surakarta dan Yogyakarta). Selain itu, motif batik semarangan juga dipengaruhi oleh gaya Laseman terutama warna merah (*bangbangan*) dengan latar gading (kuning keputih-putihan). Namun demikian, yang membedakan antara batik Laseman dengan Batik Semarangan adalah dominasi warna *bangbangan* dan *gading* (Wiyono (ed), 2012: 7).

Heterogenitas penduduk kota pelabuhan Semarang juga berpengaruh pada perkembangan motif batik lainnya, yaitu Batik Belanda. Batik tersebut memiliki perpaduan antara Jawa dan Belanda. Batik tersebut muncul pada sekitar tahun 1840 dipelopori oleh perusahaan atau industri batik milik pengusaha wanita Indo-Eropa yaitu Ny. Oosterom, Ny. Franquemont, dan Ny. Metzelaar. Batik karya mereka mudah dikenali dari pola-pola serta motif Eropanya. Ny. Oosterom, dan Ny. Franquemont, merupakan perempuan Indo-Eropa yang memiliki kontribusi besar dalam sejarah batik di Semarang. mereka membuka workshop batik di wilayah Semarang. Pada abad XX, Ny. van Oosterom membuat batik dengan pola yang cukup rumit di bagian pagan dan kepalanya. Batik tersebut menggambarkan 59 tokoh wayang kulit, termasuk naga dan garuda dengan gaya menggambar orang Belanda. Kreasi batik lainnya berupa sarung

dengan motif pola sirkus yang menggambarkan penunggang kuda, orang berdansa, bangunan mirip kastil, pohon palma, dilengkapi dedaunan, dan burung, ciri khas Belanda. Beberapa tahun kemudian, pengusaha batik Indo-Eropa tersebut selanjutnya memindahkan workshop-nya dari Semarang ke Banyumas (Wiyono (ed), 2012: 7).

Selain batik, akulturasi budaya lintas etnis di semarang dapat dilihat dalam tradisi warak ngendok dan Dugderan Semarang. Sejarahwan Semarang Nio Joe Lan, dalam karya klasiknya "Riwajat Semarang" (1936), dan Amen Budiman dalam serialnya "Semarang Sepanjang Jalan Kenangan" (1976), pun tidak pernah menyebut siapa pencipta warak dan waktu penciptaannya. Penelitian Amen Budiman menunjukkan sebuah kesimpulan bahwa binatang rekaan yang menjadi maskot acara itu mulai dikenal masyarakat pada akhir abad ke-19. Asumsinya ini dilihat dari kemunculan mainan warak ngendog dalam setiap perayaan megengan atau dugderan. Tepatnya pada masa pemerintahan Kanjeng Bupati Semarang periode 1881-1897, Ario Purboningrat. Kemunculan warak sebagai karya budaya masyarakat Semarang pertama kali tampil di Pasar Malam Sentiling di Mugas, pada tahun 1936. Kesenian Warak tersebut digelar untuk menyambut ulang tahun ke-100 Ratu Wilhelmina. Folklor serupa yaitu Warak Ngendok sebagai binatang serupa badak juga banyak menyebar di wilayah Semarang. Mitologi warak sendiri berkaitan dengan perpindahan warga dengan membuka lahan baru (*babat alas*) yang kemudian menjadi Kampung Purwodinatan (sebelah selatan Kampung Bugis, sekarang sebelah selatan stasiun Tawang) (Oktavianto, 2019). Komunitas lintas etnis di Semarang menciptakan binatang imajinatif bernama Warak Ngendog untuk menggambarkan hibriditas hubungan antaragama dan antaretnis di daerah tersebut. Kepala Warak Ngendog adalah seekor naga, sementara tubuhnya berasal dari seekor unta, dan keempat kakinya berasal dari seekor kambing. Kepala naga Warak Ngendog mewakili

komunitas Tionghoa, tubuh untanya melambangkan kelompok Arab, dan empat kaki kambing menunjukkan masyarakat Jawa (pribumi) (Giordan dan Lynch, 2019: 84).

Dugderan dengan Warak Ngendok-nya telah menjadi tradisi bagi masyarakat lintas etnis di Semarang di bawah kepemimpinan Bupati Semarang, R.M.T.A Purboningrat. Heterogenitas penduduk Semarang sebagai kota pelabuhan, mulai dari etnis Tionghoa, Arab, Jawa dan etnis pendukung lainnya menciptakan karya budaya baru yang merepresentasikan keberagaman mereka. Warak Ngendog menjadi simbol antaragama bagi penduduk di Semarang, karena memiliki unsur Konfusianisme, Budha, Islam dan Kristen, serta kepercayaan lokal (Kejawen) (Giordan dan Lynch, 2019: 84). Warak Ngendog memiliki makna filosofi terkait pedoman hidup manusia. Bentuk tubuh Warak yang lurus menggambarkan citra warga Semarang yang terbuka, lurus, dan berbicara apa adanya.Kata Warak berasal dari bahasa Arab yang berarti suci, sedangkan kata ngendog atau telur disimbolkan sebagai hasil pahala yang didapat seseorang setelah menjalani proses suci berpuasa. Mitologi warak menjadi simbol nafsu manusia dengan ciri khas badan yang bersisik, mulutnya bertaring dan terbuka lebar, serta bermuka seram menggambarkan nafsu yang harus dikalahkan dengan puasa (Oktavianto, 2019). Tradisi dugderan dengan mitologi warak ngendok tersebut masih dapat dijumpai di Semarang hingga saat ini.

BAB V
PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan uraian yang telah dijelaskan pada bab sebelumnya, implikasi pengembangan kota Pelabuhan masa kolonial terhadap kehidupan sosial budaya masyarakat di Pesisir Laut Jawa khususnya di Semarang terlihat signifikan terutama mengubah lanskap sosial budaya di wilayah kota pelabuhan tersebut. Semarang pada masa kolonial dikenal dengan wilayah yang ramai serta memiliki aktivitas perniagaan yang tinggi. Hal ini menyebabkan banyak kapal-kapal singgah bahkan masuk hingga ke kanal mendekati wilayah kota. Padatnya pelabuhan juga berkontribusi terhadap pembentukan perkampungan yang heterogen di wilayah kota pelabuhan Semarang. Kemasyhuran pelabuhan semarang justru berbanding terbalik dengan kondisi geografis pelabuhan tersebut. Semarang sebenarnya menyulitkan bagi Belanda untuk dikembangkan menjadi kota pelabuhan yang ideal dengan beragam fasilitas yang memadai karena kanal-kanal dan muaranya selalu dipenuhi lumpur setiap tahun. Hal ini menyebabkan biaya yang dikeluarkan untuk revitalisasi pelabuhan cukup banyak terutama dalam mengatasi lumpur yang mengendap di wilayah pelabuhan dan muara kanal. Kondisi ekologis di wilayah Semarang sebenarnya mengalami perubahan yang signifikan pada masa kolonial, di mana perkampungan terutama yang ditempati oleh pedagang dan buruh migran berkembang sangat pesat.

Semarang menjadi pelabuhan vital terbesar ke-2 pada medio abad XIX dan ke-3 pada abad XX. Hal ini menyebabkan pemerintah kolonial mengeluarkan kebijakan secara berkelanjutan untuk pengembangan pelabuhan Semarang

dan juga tata kota Semarang. Kebijakan tersebut tentunya melibatkan banyak tangan, terutama dari pihak kolonial, pribumi (Jawa) serta etnis lain yang juga ikut meramaikan aktivitas perniagaan di pelabuhan Semarang. Sudah barang tentu, heterogenitas masyarakat di sekitar pelabuhan juga menjadi kendala pemerintah kolonial dalam penataan kota pelabuhan.

pengembangan kota pelabuhan tentunya memiliki dampak atau implikasi terhadap kehidupan sosial budaya masyarakat kota pelabuhan Semarang. Pekerja pelabuhan dan pedagang di pelabuhan Semarang semakin bertambah pada abad XIX hingga awal XX. Penduduk yang heterogen kemudian mendorong Belanda untuk mengeluarkan kebijakan segregasi permukiman agar memudahkan sistem kontrol dan juga berkaitan dengan aktivitas kepelabuhanan. Pelabuhan Semarang juga memiliki ekses negatif terutama berkaitan dengan patologi sosial di wilayah kota Semarang dan pulau Jawa pada umumnya. Bentuk patologi tersebut antara lain penyelundupan senjata, opium dan *human trafficking* (terutama perdagangan wanita). Sisi lain dari pengembangan pelabuhan yaitu munculnya surat kabar, sehingga msayarakat bisa memperbaharui informasi dengan cepat. Perkembangan pelabuhan juga berimplikasi ada perkembangan budaya masyarakat kota pelabuhan Semarang. Pada abad XIX hingga awal XX muncul beragam budaya lintas etnis di kota Semarang.

B. Saran

Kajian kemaritiman sebagian besar masih mengulas tentang implikasi kebijakan kemaritiman maupun aktivitas industri maritim dari aspek sosial ekonomi maupun politik terutama di wilayah pesisir Utara Jawa. Beberapa penelitian belum banyak yang mengkaji secara holistik tentang kebudayaan yang berkembang di wilayah tersebut. Oleh karena itu, perlu kajian

yang mendalam terhadap sosial-budaya kota-kota pesisir utara Jawa agar persebaran budaya tersebut bisa ditelusuri, sehingga menambah khasanah data-data kebudayaan. Hasil-hasil kajian tersebut nantinya bisa digunakan pemajuan kebudayaan seiring dengan amanah dalam UU No. 5 tahun 2017 tentang Pemajuan Kebudayaan.

Pemerintah kota memang telah berfokus dalam membangun kerjasama dengan negara-negara maju di dunia untuk pengembangan pariwisata di wilayah Semarang. Hal ini ditujukan agar masyarakat Uni Eropa dapat berkunjung dan melihat heritage Kota Semarang. Terlihat sudah banyak pembangunan yang telah dikerjakan untuk menarik wisatawan mulai dari restorasi Lawang Sewu, revitalisasi situs cagar budaya Kota Lama (Little Netherland). Namun demikian, pemerintah kota Semarang belum melakukan penggalian budaya budaya kota maritim secara mendalam terutama di perkampungan yang terintegrasi dengan masyarakat di Little Netherland. Perlu adanya edukasi terhadap masyarakat terkait budaya yang berkembang di masa lampau yang melibatkan masyarakat lintas etnis. Segregasi wilayah di era kolonial, tidak membuat Semarang terkotak-kotak, justru memperkaya identitas budaya kota Pelabuhan tersebut. Identitas kebudayaan yang beragam inilah yang menjadi daya tarik Semarang untuk mengembangkan pariwisata.

DAFTAR PUSTAKA

Abdullah, T. (ed) 1985. *Sejarah Lokal Di Indonesia: Kumpulan Tulisan*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.

Adam, A. B.. 1995. *The Vernacular Press And The Emergence Of Modern Indonesian Consciousness (1855-1913)*. Ithaca: SEAP

Akhyat, A. 2006. “The Ideology Of Kampung : A Preliminary Research On Coastal City Semarang” dalam *Jurnal Humaniora* Vol 18, No 1 (2006) pp 15-26

Anonim. 1852. *East India Acts for the Year 1850, with Index*. Tanpa kota: Tanpa penerbit

________. 1911. *De Ingenieur Orgaan Van Het Konst Instituut Van Ingenieurs - Van De Vereeniging Van Delftsche Ingenieurs*.

________. 1933. *The Mid-Pacific Magazine, Volumes 45-46*. Hawai : Pan-Pacific Union

________. 1965. *Encyclopedia Americana, Volume 24*. Alma Township: Americana Corporation

________. 2013. Sejarah Bea dan Cukai, dalam *http://www.beacukai.go.id/arsip/abt/sejarah-bea-dan-cukai.html*, diakses tanggal 15 Juli 2019 pukul 19.00

________. 2013. Toen En Nu: De Haven Van Semarang dalam https://indearchipel.com/2013/05/13/toen-en-nu-haven-semarang/ diakses tanggal 16 Juli 2019 pukul 21.00

________. 2015. *The Report: Indonesia 2015*. Oxford: Oxford Business Group

________.1911. *De Ingenieur Orgaan Van Het Konst Instituut Van Ingenieurs - Van De Vereeniging Van Delftsche Ingenieurs*

Anrooij, F., et.al. (ed). *1979 Between People and Statistics Essays on Modern Indonesian History*. The Hague: Martinus Nijhoff

Antunes, C., Gommans, J. (ed). 2015. *Exploring the Dutch Empire Agents, Networks and Institutions, 1600–2000*. London: Bloomsbury Academic

Aritonang, J. S., Steenbrink, K. A. 2008. *A History of Christianity in Indonesia*. Leiden: Brill

Arsip Departement Van Justitie (Departemen Hukum). Batavia, 26 Juni 1909 No. 7417

Ashok K. Dutt, F.J. Costa, Surinder Aggarwal, A.G. Noble. 1994. *The Asian City: Processes of Development, Characteristics and Planning*. Singapore: Springer Science & Business Media

Asnan, G. 2007 *Dunia Maritim Pantai Barat Sumatera*. Yogyakarta: Ombak.

Benjamin, T. 2007. *Colonial Port Cities And Towns, South And Southeast Asia, dalam Encyclopedia of Western Colonialism since 1450*. London: Thomson Gale.

Bisin, A., Zanella G. 2017. Time-consistent immigration policy under economic and cultural externalities dalam jurnal *Economic Policy* July 2017 pp. 415–446

Boomgaard, P., Kooiman, D., Nordholt, H. S (ed). 2008. *Linking Destinies Trade, Towns and Kin In Asian History*. Leiden: KITLV Press.

Booth, A. E. 2007. *Colonial Legacies Economic and Social Development in East and Southeast Asia*. Honolulu: University of Hawai'i Press

Bosma, U., Cordero J.A., Knight, G. R. 2007. *Sugarlandia Revisited: Sugar and Colonialism in Asia and the Americas, 1800-1940*. New York: Berghahn Books

___________, Raben, R. 2008. *Being "Dutch" in the Indies: A History of Creolisation and Empire, 1500-1920*. Singapura: NUS Press

Brenner, S. A. 2012. *The Domestication of Desire: Women, Wealth, and Modernity in Java*. Princeton: Princeton University Press.

Broeze F.J.A. 1979. " The Merchant Fleet of Java (1820-1850). A Preliminary Survey". Jurnal *Archipel*, volume 18, 1979. Commerces et navires dans les mers du Sud. pp. 251-269

_____________. 2013. *Gateways Of Asia.* London: Routledge

Brommer, B., et.al. 1995. *Semarang Beeld van Een Stad*. Torino: Asia Maior

Budianta, M., et. al. 2017. Cultural Dynamics in a Globalized World: Proceedings of the *Asia-Pacific Research in Social Sciences and Humanities*, Depok, Indonesia, November 7-9, 2016. Singapore: CRC Press

Budiman, A. 1978. *Semarang, riwayatmu Dulu, Jilid I*. Semarang: Tanjungsari Press.

Bureau of Labor Statistics. 1951. *Labor Conditions in Indonesia*. Washington, DC: US Department of Labor, Division of Foreign Labor Conditions.

Cabaton, A. 1914. *Java, Sumatra And The Other Islands Of The Dutch East Indies*. New York: Charles Scribner's Sons.

Caponio, T., Scholten, P., Zapata-Barrero, R. 2018. *The Routledge Handbook of the Governance of Migration and Diversity in Cities*. London: Routledge

Choy L. K. 2013. *Golden Dragon And Purple Phoenix: The Chinese And Their Multi-ethnic Descendants In Southeast Asia*. Singapore: World Scientific.

Christopher, S., , 2008. *Planning the megacity : Jakarta in the twentieth century*. London: Routlege

Claver, A. 2014. *Dutch Commerce and Chinese Merchants in Java Colonial Relationships in Trade and Finance, 1800–1942*. Leiden: BRILL

Colombijn, F., Cote, J. 2015. *Cars, Conduits, and Kampongs: The Modernization of the Indonesian City, 1920-1960*. Leiden: Brill

Coté, J. 2017. Java's "First People's Theater": Thomas Karsten and Semarang's Sobokartti, dalam Jurnal *Indonesia*, Nomor 104, October 2017, pp. 91-120

Cribb R. B., Ford M. (ed.). 2009. *Indonesia Beyond the Water's Edge: Managing an Archipelagic State*. Singapura: Institute of Southeast Asian Studies

Darling, J. 1835.*Schedule of rates and charges, and regulations of the East India Dock Company*. London: East India Dock Company

David, M., Sutton C. D. 2004. *Social Research: The Basics.* London: SAGE

Dick, H. W. 2002. *The Emergence of a National Economy: An Economic History of Indonesia, 1800-2000*. Hawaii: University of Hawaii Press

Dick H. W., Rimmer, P. J. 2003. *Cities, Transport and Communications The Integration of Southeast Asia since 1850*. New York: Palgrave Macmillan.

Dick, H. W. 2003. *Surabaya, City of Work: A Socioeconomic History, 1900-2000*. Singapura: NUS Press.

Dick, H., Sullivan, M., Butcher, J. 1993. *The Rise and Fall of Revenue Farming: Business Elites and the Emergence of the Modern State in Southeast Asia*. New York: Palgrave Mcmillan.

Dobbin, C. 1996. *Asian Entrepreneurial Minorities Conjoint Communities in the Making of the World-Economy 1570-1940*. London: Routledge

Drakeley, S. 2005. *The History of Indonesia*. Santa Barbara: ABC-CLIO

Dutt, A. K., Costa, F.J., Aggarwal, S., Noble, A.G. 1994. *The Asian City: Processes of Development, Characteristics and Planning*. Berlin: Springer Science & Business Media

Elwell, F. 2013. *Sociocultural Systems: Principles of Structure and Change*. Athabasca: Athabasca University Press

Erman E., Saptari, R. (ed.). 2013. *Dekolonisasi Buruh Kota dan Pembentukan Bangsa*. Yogyakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia

Falkus, M.2016. *The Blue Funnel Legend: A History of the Ocean Steam Ship Company, 1865–1973*. Pasir Panjang: Springer

Fink, A. 2005. *Conducting Research Literature Reviews: From the Internet to Paper. 2nd ed*. Thousand Oaks, CA: Sage

Frankema, Ewout, and Frans Buelens. 2013. *Colonial Exploitation and Economic Development: The Belgian Congo and the Netherlands Indies Compared*. Routledge

Furnivall, J.S.. 1948. *Colonial Policy And Practice: a Comparative Study of Burma and Netherlands India.* Cambridge: Cambridge University Press

Galloway, P.K. 2006. *Practicing Ethnohistory: Mining Archives, Hearing Testimony, Constructing Narrativ*e. Nebraska : University of Nebraska Press.

Garofano, J., Dew, A. J. 2013. *Deep Currents and Rising Tides: The Indian Ocean and International Security*. Georgetown: Georgetown University Press

George, K. M.. 2018. *Spirited Politics: Religion and Public Life in Contemporary Southeast Asia.*Ithaca: Cornell University Press

Giordan, G., Lynch, A. P.. 2019. *Interreligious Dialogue: From Religion to Geopolitics*. Leiden: BRILL

Go, S. 2009. *Marine Insurance in the Netherlands 1600-1870: A Comparative Institutional Approach*. Amsterdam: Amsterdam University Press

Gomez, E. D.. 1990. *State of the Marine Environment in the East Asian Seas Region*. UNEP.

Gunn, G. C.. 2011. *History Without Borders The Making of an Asian World Region, 1000–1800*. Hing Way: Hong Kong University Press.

Harryanto, L. 2018. Melihat Harmoni Kehidupan Multi Etnis di Kampung Melayu, Semarang, dalam *https://travelnatic.com/kampung-melayu-semarang/* diakses tanggal 10 Juli 2019 pukul 22.00 WIB

Het Departement van Binnenlandsch-Bestuur. 1919. *Handleiding Ten Dienste Van De Inlandsche Bestuursambtenaren Op Java En Madoera No. 30/Q.B. Het Zoutmonopolie*. Batavia: Drukkerij Ruygrok & Co

Higgins, E., Ruble, D., Hartup, W. 1985. *Social Cognition and Social Development: A Sociocultural Perspective*. Cambridge: Cambridge University Press

Huen, P.L.P. (ed), 2000. *Sejarah Lisan Di Asia Tenggara.Teori dan Metode*. Jakarta: LP3ES.

Hussin, N. 2007. *Trade and Society in the Straits of Melaka: Dutch Melaka and English Penang, 1780-1830.*Copenhagen: NIAS Press

Ingleson, J. 1988. Urban Java during the Depression. Dalam *Journal of Southeast Asian Studies*, Vol. 19, No. 2 (Sep., 1988), pp. 292-309

Ismail, R. Shaw, B. J., Ooi, G. L. 2009. Southeast Asian Culture and Heritage in a Globalising World: Diverging Identities in a Dynamic Region. Farnham: Ashgate Publishing

Joël, E. 1973. L'administration napoléonienne en Indonésie. Dalam Jurnal *Revue française d'histoire d'outre-mer,* tome 60, no.218, 1er trimestre 1973. pp. 27-44

Kadar, A..2015. *Pengelolaan Kemaritiman Menuju Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia*. Jurnal Keamanan Nasional Vol 1, No 3 (2015)

Kadarisman, Muh. Yuliantini Suharto , Abdul Majid , *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik (JMTranslog)* - Vol. 03 No. 2, Juli 2016: 163)

Kamaludin, R. 2003 *Ekonomi, Karakteristik, Teori dan Kebijakan*. Jakarta: Ghalia Indonesia.

Kaur. A., 2004. *Wage Labour in Southeast Asia since 1840: Globalisation, the International Division of Labour and Labour Transformations.*Hampshire : Palgrave Macmillan

Kayoko, F., Shiro M., Reid, A. 2013. *Offshore Asia : maritime interactions in Eastern Asia before steamships*. Singapore: Institute of Southeast Asian Studies.

Knaap, G. 1999. Shipping and Trade in Java, c. 1775: A Quantitative Analysis. Dalam Jurnal *Modern Asian Studies*, Vol. 33, No. 2 (Mei, 1999), pp. 405-420

__________. 2006. Steamers, Freighting Contracts and Dock-Harbours Reflections on the History of the Java Sea, 1830–1930. *Jurnal Itinerario / Volume 30 / Issue 01 / Maret 2006*, pp 39 – 58

Knight, G. R. 2015. *Trade and Empire in Early Nineteenth-century Southeast Asia: Gillian Maclaine and His Business Network*. Woodbridge: Boydell & Brewer

Kraüs. J. , Jongh, G. J. De. 1910. *Verslag Over Verbetering Van Haventoestanden Van Tandjong Priok, Semarang En Andere Havens*. Batavia: Landsdrukkerij.

Kuhlenbeck, B. 2010. *Re-writing Spatiality: The Production of Space in the Pilbara Region in Western Australia*. Münster: LIT Verlag Münster

Kuhn, P. A.. 2008. *Chinese Among Others: Emigration in Modern Times*. Rowman & Littlefield Publishers

Kuhnt-Saptodewo, S., Grabowsky, V., Grossheim, M. 1997. *Nationalism and Cultural Revival in Southeast Asia: Perspectives from the Centre and the Region*. Wiesbaden: Otto Harrassowitz Verlag

Kuntowijoyo, 1995.*Pengantar Ilmu Sejarah*. Yogyakarta: Tiara Wacana.

Kurniati, R. et al. 2018. “Historical Buildings Study in Purwodinatan Semarang as Urban Conservation Guidelines”. *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*. 213 012036

Lapian, A. B, 2009, *Orang Laut Bajak Laut Raja Laut. Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX.* Jakarta: Komunitas Bambu.

Lauder, M.R.M.T. , Lauder, A. F.. 2016. Maritime Indonesia and the Archipelagic Outlook Some reflections from a multidisciplinary perspective on old port cities in Java. Wacana Vol. 17 No. 1 (2016): 97–12

Lewis, M. J., t Bamber, S., Waugh, M.. 1997. *Sex, Disease, and Society: A Comparative History of Sexually Transmitted Diseases and HIV/AIDS in Asia and the Pacific*. Westport: Greenwood Press

Linden, B. L.T. 2010. *‘Nou ... tabé dan!’: De ‘bootreis’ naar Indië met de Rotterdamsche Lloyd en de ‘Nederland’ tussen 1899 en 1949*. Hilversum: uitgeverij verloren

Lombard, D. Une description de la ville de Semarang vers 1812. In: Archipel, volume 37, 1989. Villes d’Insulinde (II) pp. 263-277

Mandal, S. K.. 2017. *Becoming Arab: Creole Histories and Modern Identity in the Malay World*. Cambridge: Cambridge University Press

Marfai, M. A. 2018. *Banjir Pesisir: Kajian Dinamika Pesisir Semarang*. Yogyakarta: UGM Press

Maxwell, R. 2002. *Textiles of Southeast Asia: Trade, Tradition and Transformation*. Clarendon: Tuttle Publishing

Miksic, J. N.. 2013. *Singapore and the Silk Road of the Sea, 1300-1800*. Singapore: NUS Press

Muljana, S. 2005. *Runtuhnya Kerajaan Hindu-Jawa*. Yogyakarta: Lkis Pelangi Aksara.

Mulya, L. 2013 *Kebijakan Maritim di Indonesia Masa Kolonial dan Pasca Kolonial.* Thesis (tidak diterbitkan) Program Studi Sejarah. Program Pascasarjana Fakultas Ilmu Budaya, UGM Yogyakarta.

Munro, J. F. 2003. *Maritime Enterprise and Empire: Sir William Mackinnon and His Business* Network, 1823-93. Boydell Press.

Musa, M. M. et al.2015. Influence of External Environmental Factors on the Success of Public Housing Projects in Developing Countries. Dalam Jurnal *Construction Economics and Building* 15(4),pp 30-44

Nas, P.J.M. (ed). 2009. *Masa lalu dalam Masa Kini: Arsitektur di Indonesia*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama

Nightingale, C. H. 1992. *Segregation: A Global History of Divided Cities* . Chicago: The University of Chicago Press

Oktavianto R. R. 2012. *Sekilas Warak Ngendog*. Dalam academia. edu, diakses tanggal 6 Mei 2019.

Owen, N. G. 2014. *Routledge Handbook of Southeast Asian History*. London: Routledge

Pearson, M. 2016. *Trade, Circulation, and Flow in the Indian Ocean World*. Springer

Pigeaud, T. G.Th.. 1962. *Java in the 14th Century: A Study in Cultural History*. London: springer.

Pisani, E. 2014. Indonesia Etc.: Exploring the Improbable Nation. London: Granta Books

Poelinggomang, E. L. 2002. *Makassar abad XIX: studi tentang kebijakan perdagangan maritim*. Jakarta: Gramedia

Prijohoetomo. 1937. *Javaansche Spraakkunst*. Leiden: Brill

Raap, O. J. 2017. *Kota Di Djawa Tempo Doeloe*. Jakarta: Gramedia

Radano, R. M., Bohlman, P. V., Baker, H. A. 2000. *Music and the Racial Imagination*. Chicago: University of Chicago Press

Raharjo, 1981. *Perkembangan Kota dan Beberapa Permasalahannya, Sebuah Bacaan Pelengkap untuk Sosiologi Masyarakat Kota.* Yogyakarta: Fakultas Ilmu Sosial dan Politik, Universitas Gadjah Mada.

Reid, A. 1988. *Southeast Asia in the Age of Commerce, 1450-1680: The lands below the winds*. New Haven: Yale University Press

________. 2011. *Asia Tenggara Dalam Kurun Niaga 1450-1680 Jilid 1: Tanah di Bawah Angin.* Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.

Rengers, D.W. W.. 2013. *The Failure of a Liberal Colonial Policy: Netherlands East Indies, 1816–1830*. Springer Science & Business Media

Rodriguez, G.R., Brebbia, C.A., D. Almorza. 2017. *Coastal Cities and their Sustainable Future II.* Ashurts: WIT Press

Roggeband, C., Klandermans, B. 2017. *Handbook of Social Movements Across Disciplines*. Singapore: Springer

Rush, J. R.. 2007. *Opium to Java: Revenue Farming and Chinese Enterprise in Colonial Indonesia, 1860-1910*. Singapura: Equinox Publishing

Schensul, L.S. 1999. *Essential Ethnographic Methods: Observations, Interviews, and Questionnaires.*Rowman: Altamira.

See, T. A. 2000. Intercultural Relations, Cultural Transformation, and Identity: The Ethnic Chinese. Thailand: Kaisa Para Sa Kaunlaran

Sen, T. T. 2009. *Cheng Ho and Islam in Southeast Asia*. Heng Mui Keng: Institute of Southeast Asian Studies

Setioko, B.. 2010. The Methamorphosis Of a Coastal City (Case study Semarang Metropolitan) dalam *Journal of Coastal Development* Volume 13, Number 3, June 2010 : 148-159

Shimada, R. 2013. *The Long-term Pattern of Maritime Trade in Java from the Late Eighteenth Century to the Mid-Nineteenth Century. Southeast* Asian Studies, Vol. 2, No. 3, December 2013, pp. 475–497

Shiraishi, T. 1990. *An Age in Motion: Popular Radicalism in Java, 1912-1926*. Ithaca: Cornell University Press

Shiroyama, T. 2018. *Modern Global Trade and the Asian Regional Economy*. Pasir Panjang: Springer

Siegel, J. T., Audrey R. Kahin. 2018. *Southeast Asia Over Three Generations: Essays Presented to Benedict R. O'G. Anderson*. Cornell University Press

Siska, Y. 2018. *Geografi Sejarah Indonesia*. Yogyakarta: Penerbit Garudhawaca

Sluyterman, K. E.. 2013. *Dutch Enterprise in the 20th Century: Business Strategies in Small Open Country*. Routledge

Soerya, T. 1981. *Gedung Batu di Semarang*. Jakarta: Direktorat Jenderal dan Kebudayaan

Staatsblad 1896 No. 72, zooals het is aangevuld bij Stbl. 1897 No. 56, gewijzigd bij Stbl. 1898 No. 299, 1900 No. 171 en 283.

Staatsblad 1902 No. 67, zooals het is gewijzigd bij Stbl. 1903 No. 4 en 400. No. 96. A. Invoer in Nederlandsch-Indië van vee en paarden,uit Australië afkomstig

Staatsblad 1902 No. 67, zooals het is gewijzigd bij Stbl. 1903 No. 4 en 400. No. 96. A. Invoer in Nederlandsch-Indië van vee en paarden,uit Australië afkomstig.

Staatsblad Van Nederlandsch-Indië Over Het Jaar 1909 No. 123

Staatsblad Van Nederlandsch-Indië Over Het Jaar 1919, No. 182

Staatsblad Van Nederlandsch-Indië Over Het Jaar 1919, No. 657

Stanislaus, L. Alwyn D'Souza (ed). 2003. *Prophetic Dialouge, Challanges and Prospects in India*. Delhi: ISPCK.

Stetz, M. D., Bonnie B. C. Oh. 2015. *Legacies of the Comfort Women of World War II*. London: Routledge

Sulistiyono, S. T. "Peran Pantai Utara Jawa Dalam Jaringan Perdagangan Rempah" Makalah Disampaikan pada *Seminar Nasional mengenai Jalur Rempah dengan tema "Rempah Mengubah Dunia"* (Makassar: 11 – 13 Agustus 2017).

Sulistiyono, S.T. t.t. *The Java Sea Network: Patterns in The Development on Interregional Shipping and Trade in the Process of National Economic Integration in Indonesia, 1870s – 1970 s.* UniversiteitLeiden.

Sulistiyono,S.T., Rochwulaningsih, Y. 2013. Contest for hegemony: The dynamics of inland and maritime cultures relations in the history of Java island, Indonesia. *Journal of Marine and Island Cultures* (2013) 2, 115–127.

Sumarsam. 1995. *Gamelan: Cultural Interaction and Musical Development in Central Java*. Chicago: University of Chicago Press

Suprapti, Mc..1992. Pola Pemukiman Perkampungan di Kota Besar Semarang (Kasus di Kampung Petolongan Kelurahan Taman Winangun).Jakarta: Direktorat Jenderal Kebudayaan

Suprapti, Mc.1992. *Pola Pemukiman Perkampungan di Kota Besar Semarang (Kasus di Kampung Petolongan*

Kelurahan Taman Winangun).Jakarta: Direktorat Jenderal Kebudayaan

Supriyono. A. 2007. *Buruh Pelabuhan Semarang: Pemogokan –pemogokan yang terjadi pada masa colonial, revolusi dan republic 1900-1965*. Semarang: TP

Surat kabar Algemeen Handelsblad 19-12-1913

Surat Kabar Algemeen Handelsblad 26-06-1913

Surat Kabar Algemeen Handelsblad, 31-08-1925

Surat Kabar Bataviaasch handelsblad, 02-01-1879

Surat Kabar Bataviaasch nieuwsblad 14-01-1924

Surat Kabar De Indische courant 19-01-1924

Surat Kabar De locomotief : Samarangsch handels- en advertentie-blad 29-12-1882

Surat Kabar De Sumatra post 04-01-1911

Surat Kabar De Sumatra post 15-08-1907

Surat Kabar Groninger courant 16-06-1826

Surat Kabar Haagsche courant 07-08-1889

Surat Kabar Het nieuws van den dag voor Nederlandsch-Indië 07-09-1932

Surat kabar Het nieuws van den dag voor Nederlandsch-Indië 21-07-1910

Surat Kabar Het nieuws van den dag voor Nederlandsch-Indië 24-06-1911

Surat Kabar Het nieuws van den dag voor Nederlandsch-Indië, 14-07-1925

Surat Kabar Het nieuws van den dag voor Nederlandsch-Indië, 14-09-1932

Surat Kabar Java government gazette, 18-09-1813, 29-02-1812

Surat Kabar Javasche courant, 09-11-1830

Surat kabar Sumatra-courant : nieuws- en advertentieblad 21-10-1876

Suryadinata, L. 2012. *Southeast Asian Personalities of Chinese Descent: A Biographical Dictionary, Volume I & II*. Singapore: Institute of Southeast Asian Studies.

Sutton R. A.1991. *Traditions of Gamelan Music in Java: Musical Pluralism and Regional Identity*. CUP Archive

Tagliacozzo, E., Wen-Chin Chang. 2011 Chinese Circulations Capital, Commodities, and Networks in Southeast Asia. Durham: Duke University Press

Takahito, M. M. . 1988. *Cultural and Economic Relations Between East and West: Sea Routes*. Wiesbadden: Otto Harrassowitz Verlag.

Tan Ta Sen. 2009. *Cheng Ho and Islam in Southeast Asia.* Heng Muei Keng: Institute of Southeast Asian Studies

Taylor, J. G. 2013. *Global Indonesia*. London: Routledge

Tim Telaga Bakti Nusantara. 1997 *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid 1*. Bandung: Angkasa.

Timmerman, M. K. A.. 1891. *Tijdschrift Kol. Nederlandsch Aardrijkskundig Genootschap, Tweede serie*. Leiden: Brill

Tio, J. 2007. *Semarang City, a glance into the past*. Semarang: N/A

Titi Soerya. 1981. *Gedung Batu di Semarang*. Jakarta: Direktorat Jenderal dan Kebudayaan

Tomascik, T., Mah A. J.. 2013. *Ecology of the Indonesian Seas, Part 1*. Clarendon: Tuttle Publishing.

van Anrooij, F. dkk (ed). 1979. *Between People and Statistics Essays on Modern Indonesian History*. The Hague: Martinus Nijhoff

Voorschriften tot uitvoering van de Wervingsordonnantie. (Staatsblad 1909 No. 123) 1)

Voorschriften tot uitvoering van de Wervingsordonnantie. (Staatsblad 1909 No. 123) 1)

Walker, H. J. 2012. *Artificial Structures and Shorelines*. Pasir panjang: Springer Science & Business Media.

Walker, H. J. 2012. *Artificial Structures and Shorelines*. Pasir panjang: Springer Science & Business Media

Wasino, dkk. 2014, *Sejarah Nasionalisasi Aset-Aset BUMN.Dari Perusahaan Kolonial menuju Perusahaan Nasional.* Jakarta: Kementerian Badan Usaha Milik Negara Republik Indonesia.

Webster, A., Bosma, U, de Melo, J. 2015. *Commodities, Ports and Asian Maritime Trade Since 1750*. Singapore: Springer

Wertheim, W. F. and Giap, T. S. 1962. Social Change in Java, 1900-1930, dalam jurnal Pacific Affairs, Vol. 35, No. 3 (Autumn, 1962), pp. 223-247

Westerveld, D. J. A.. 1914. *Gemeente-Blad uitgegeven voor rekening Der Gemeente Semarang: Woningtoestanden Onder De Javaansche Bevolking Te Semarang*. Semarang: H.A. Boenjamin.

White F. N. 1923. *The Prevalence of Epidemic Disease and Port Health Organisation and Procedure in the Far East: Report Presented to the Health Committee of the League of Nations*. League of Nations.

Widodo, S.K. 2005. *Ikan Layang Terbang Menjulang: Perkembangan Pelabuhan Pekalongan Menjadi Pelabuhan Perikanan 1900-1990*. Semarang: UNDIP.

Winarno, B. 2007. *Kebijakan Publik: Teori & Proses*. Yogyakarta: Me Press

Wiwid Prasetyo. 2013. “Batik Wewe Gombel dari Semarang”, dalam *Majalah Adiluhung Pelestari Budaya Nusantara*, Edisi 01: Wayang, Keris, Batik, dan Kuliner Tradisional.

Wiyono, K. T. (ed). 2012. *Batik Cantik! Inspiration of Batik Semarang: Cocktail Dresses*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.

Wiryomartono, B. 2014. Perspectives on Traditional Settlements and Communities: Home, Form and Culture in Indonesia. pasir Panjang: Springer Science & Business Media

Yair, J. 1776. *An Account of the Scotch Trade in the Netherlands: And of the Staple Port in Campvere*. Messrs. Wilson and Nicol.

Zahnd, M. 2008. *Model baru perancangan kota yang kontekstual: kajian tentang kawasan tradisional di kota Semarang dan Yogyakarta : suatu potensi perancangan kota yang efektif*. Yogyakarta: Kanisius

Zelle L.J. 1892. Les Kodja’s.. In: *Bulletins de la Société d’anthropologie de Paris*, IV Série. Tome 3, 1892. pp. 68-71

Zuhdi, S. 2002. *Cilacap (1830-1942): bangkit dan runtuhnya suatu pelabuhan di Jawa*. Jakarta: Gramedia